

Kl. 09.00–11.08

§ 1 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Johan Forssell* (M) avsagt sig uppdraget som suppleant i finansutskottet.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 2 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Miljöpartiets riksdagsgrupp anmält Valter Mutt som ledamot i utrikesutskottet och Maria Ferm som ledamot i Utrikesnämnden samt att Moderaternas riksdagsgrupp anmält Jörgen Andersson som suppleant i konstitutionsutskottet och Jörgen Warborn som suppleant i finansutskottet.

Andre vice talmannen förklarade valda till

ledamot i utrikesutskottet

Valter Mutt (MP)

suppleant i konstitutionsutskottet

Jörgen Andersson (M)

suppleant i finansutskottet

Jörgen Warborn (M)

ledamot i Utrikesnämnden

Maria Ferm (MP)

§ 3 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2017/18:350

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:350 Styrelsearvoden
av Jörgen Warborn (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 16 februari 2018.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 30 januari 2018

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Johan Ndure

Departementsråd

§ 4 Ärende för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

EU-dokument

KOM(2017) 796 till näringsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 29 mars*.

*Svar på
interpellationer*

§ 5 Svar på interpellation 2017/18:330 om reformering av Arbetsförmedlingen

Anf. 1 Arbetsmarknads- och etableringsminister YLVA

JOHANSSON (S):

Herr talman! Jan Ericson har frågat mig om jag avser att lägga ned eller reformera Arbetsförmedlingen med anledning av de undermåliga resultaten.

Sedan regeringen tillträdde är över 250 000 fler personer i arbete. Omkring 70 procent av denna ökning har tillkommit bland utrikes födda. Arbetsmarknaden är stark.

Den starka efterfrågan på arbetskraft har medfört en stigande brist på arbetskraft med efterfrågade kompetenser samtidigt som antalet arbetslösa som står längre från arbetsmarknaden stiger. Att förbättra matchningen på arbetsmarknaden kräver insatser inom flera politikområden, inte minst inom arbetsmarknadspolitiken. Där har Arbetsförmedlingen en viktig roll.

Sedan regeringen tillträdde har Arbetsförmedlingen fått tillgång till fler verktyg och bättre förutsättningar att genomföra sitt uppdrag. Det arbetsmarknadspolitiska regelverket har förenklats, förutsättningarna för lokal samverkan har förbättrats och möjligheterna för arbetslösa att utbilda sig

har förstärkts. Regeringens styrning av Arbetsförmedlingen har ett tydligt fokus på resultat.

Arbetsförmedlingens resultat mäts bland annat utifrån myndighetens mål i regleringsbrevet. Ett mål för 2017 var att övergångarna till arbete eller studier under året skulle öka jämfört med 2016. Detta lyckades inte myndigheten uppnå. Inte heller när det gäller övergångar till arbete eller studier för personer med funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga uppnås målet att förbättra resultaten jämfört med 2016.

Det är dock glädjande att konstatera att ungdomsarbetslösheten, som nu är den lägsta på 14 år, fortsätter att minska. Arbetsförmedlingen konstaterade i december 2017 att 90-dagarsgarantin nu är uppnådd. Arbetsförmedlingen uppvisar också positiva resultat för etableringsuppdraget vad gäller övergångar till arbete och studier för både kvinnor och män. I december 2017 var övergångarna till arbete och studier de högsta någonsin. Över 38 procent av deltagarna var i arbete eller utbildning 90 dagar efter det att de hade lämnat etableringsuppdraget.

Regeringen beslutade den 22 juni 2017 om tilläggsdirektiv till Arbetsmarknadsutredningen. I enlighet med riksdagens tillkännagivande kommer utredningen också att lämna förslag om hur de delar av Arbetsförmedlingens uppdrag som inte innebär myndighetsutövning kan läggas ut på andra aktörer samt om hur det statliga åtagandet i övrigt i så fall bör organiseras.

Anf. 2 JAN ERICSON (M):

Herr talman! Arbetsmarknadsministern ägnar huvuddelen av sitt svar åt att berömma sig för den starkare arbetsmarknaden de senaste åren. Men att styra ett land i stark högkonjunktur kräver inte jättemycket av en regering. Jobben kommer av sig själva.

Vi har dock ovanligt hög arbetslöshet för att vara i högkonjunktur, och Sverige har fallit i EU:s arbetslöshetsrankning från tionde plats under Alliansen till femtonde plats i dag. Regeringens löfte om EU:s lägsta arbetslöshet blir allt mindre realistiskt.

Jag har genom åren, både under alliansregeringens tid och under dagens regering, träffat många arbetsförmedlare och besökt många av Arbetsförmedlingens kontor. Jag vet att personalen försöker göra ett bra arbete, ofta under hård press och svåra förutsättningar.

Men det är också uppenbart att Arbetsförmedlingen i dag fungerar dåligt i förhållande till de resurser man förbrukar. Man har också i upprepade mätningar ett lågt förtroende såväl hos allmänheten som hos arbetsgivarna.

Arbetsförmedlingen har också fått ett bredare uppdrag, och dagens arbetsmarknad ser helt annorlunda ut än för 20 år sedan. Fler behöver mer omfattande stöd från Arbetsförmedlingen än tidigare. Det kräver att vi har en arbetsförmedling som möter dagens arbetsmarknad, att insatserna väsas och att verktygslådan används på bästa sätt.

Arbetsmarknadsministern påpekar själv i sitt svar att Arbetsförmedlingen inte når de mål som regeringen själv satt upp. Arbetsgivarkontakterna fungerar också dåligt, och hela tiden kommer nyheter om att Arbetsförmedlingen har problem med upphandling, arbetsmiljö och förtroende.

Alliansregeringen tillsatte en utredning för översyn av Arbetsförmedlingen i februari 2014. Det var den största översynen sedan mitten av 90-talet. Utredningen var en bred översyn som skulle vända på alla stenar.

Prot. 2017/18:66

2 februari

Svar på
interpellationer

Den skulle bland annat se över Arbetsförmedlingens organisation och styrning, de arbetsmarknadspolitiska insatserna och hur kompletterande aktörer kan användas på ett bättre sätt. Utredningen skulle också se över om delar av verksamheten kunde konkurrensutsättas.

Denna utredning stoppades av dagens regering redan i början av 2015.

Efter två tillkännagivanden i arbetsmarknadsutskottet tillsatte regeringen en ny utredning under 2016, men denna gång hade frågan om konkurrensutsättning inte tagits med. Dessutom innebär utredningen en väsentlig försening eftersom den inte ska vara klar förrän i januari 2019, tre år senare än Alliansen hade planerat.

I början av 2017 gjordes ett nytt tillkännagivande om att regeringen snarast skulle ge Arbetsmarknadsutredningen tilläggsdirektiv om att ta fram förslag om hur de delar av Arbetsförmedlingens uppdrag som inte innebär myndighetsutövning kan läggas ut på andra aktörer på arbetsmarknaden samt om hur det statliga åtagandet i övrigt bör organiseras. Det gjordes också en KU-anmälan i frågan.

Nya direktiv antogs äntligen i mitten av 2017, alltså tre år in i denna mandatperiod. Då kom äntligen den utredning igång som Alliansen sjösatte redan 2014.

Trots att Socialdemokraterna i valrörelsen 2014 utlovade en ”nystart” och en ”rejäl reformering” av Arbetsförmedlingen har denna mandatperiod varit fyra förlorade år när det gäller att förbättra matchningen på arbetsmarknaden. Detta kostar Sverige genom försämrade konkurrenskraft för svenska företag som inte lyckas rekrytera personal. Det leder till ökade bidragskostnader för samhället och sämre integration.

Jag saknar tydlighet från arbetsmarknadsministern i fråga om vad hon avser att göra för att förändra dagens ineffektiva arbetsförmedling. Att bara hänvisa till en utredning som ska vara klar 2019 duger inte.

Anf. 3 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Tack, Jan Ericson, för en mycket viktig interpellation!

Det finns två grupper som jag möter som är missnöjda med Arbetsförmedlingen. Den ena är arbetsgivare, som inte vänder sig till Arbetsförmedlingen när de söker arbetskraft. Den andra, den grupp jag träffar som är mest missnöjd, är arbetssökande. Det är arbetssökande som inte tycker att de får det stöd och den hjälp som de behöver.

Jag noterade ministerns svar till min kollega Jan Ericson. Självgodhet är ett ord man skulle kunna använda om det, men jag tänker hålla mig till verkligheten.

I Gävleborgs län är 14 000 personer inskrivna som arbetslösa. 14 000 personer är inskrivna som arbetssökande i Gävleborgs län.

Samtidigt möter jag när jag är ute på företagsbesök företagare som säger: Var är de arbetslösa? Ett företag berättade för mig att man sökte medarbetare till relativt ... jag säger inte enkla arbetsuppgifter, men jag säger att det inte kräver en akademisk examen att jobba på restaurang och sköta disken. 14 000 personer är arbetslösa i Gävleborg, och en restaurang kunde inte hitta de medarbetare som då krävdes.

Det här är ett misslyckande, ett fundamentalt misslyckande. Det krävs en ordentlig omgörning.

Den argaste kritikern före valet 2014 var Ylva Johansson. Jag följde hennes debatter. Hon talade klarspråk om att Arbetsförmedlingen måste förändras. Hon talade klarspråk om att matchningen inte fungerade.

Sedan blev Ylva Johansson statsråd. Hon har nu haft tre år på sig att förändra Arbetsförmedlingen. Ingenting har hänt. Ingenting har gjorts. Problemet kvarstår.

Jag har sedan 2002 haft möjlighet att följa den rekryteringsenkät som Svenskt Näringsliv gör och har läst den varje gång den har kommit. Jag konstaterar att Gävleborgs län sedan 2002 har legat i topp i Sverige när det gäller arbetslöshet. Men man har också legat i topp när det gäller de län där flest arbetsgivare säger att de inte hittar arbetskraft.

Det finns alltså 14 000 anledningar att göra om Arbetsförmedlingen. Mindre förtjänar inte den som ser denna interpellationsdebatt på *SVT Forum* just nu. Om du tillhör de 14 000 som är arbetslösa i Gävleborgs län förstår jag din frustration över att vi måste få matchningen att fungera bättre.

Senast i går ringde en arbetsgivare i södra Hälsingland till mig och sa ungefär så här: Beckman, jag läser i tidningen om alla arbetslösa – var är de? Han hade i flera dagar försökt få kontakt med Arbetsförmedlingen utan att lyckas. Jag hade ett namn på Arbetsförmedlingen i Gävle, som jag gav honom – en fantastisk medarbetare som jag känner och som jobbar där sedan många år tillbaka. Jag sa: Ring person XX, som jobbar på Arbetsförmedlingen i Gävle, så kanske han kan hjälpa dig, även om han jobbar i Gävle och du har ditt företag i södra Hälsingland.

Har då svenska folket upptäckt att Arbetsförmedlingen inte funkar? Jag noterar att Ylva Johansson har hundraprocentigt förtroende för Arbetsförmedlingen, medan det enligt en färsk undersökning var 1 procent av svenska folket som hade förtroende för Arbetsförmedlingen.

Det säger sig självt att man inte kan ha ett system som kostar 80 miljarder, där vi har 14 000 arbetssökande i Gävleborg och samtidigt arbetsgivare som inte hittar arbetskraft. Jag anser att statsrådet borde ligga sömlös och spruta ut politiska förslag för att lösa detta.

Anf. 4 Arbetsmarknads- och etableringsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Flera av de saker som Jan Ericson och Lars Beckman tar upp stämmer. Det finns många duktiga, engagerade medarbetare inom Arbetsförmedlingen. Det finns också många medarbetare som är frustrerade över att de under många års tid inte har kunnat använda sin kompetens fullt ut. Därför är det nödvändigt med en reformering av Arbetsförmedlingen.

Det är också sant att många arbetsgivare är förvånade över att de inte får tag på arbetskraft trots att så många fortfarande är arbetslösa. Gävleborgs län har en hög arbetslöshet men är också ett av de län där arbetslösheten under denna mandatperiod har minskat allra mest.

Det finns alltså betydande utmaningar för Arbetsförmedlingen, och det skulle vara helt felaktigt att sitta still i båten. Stora förändringar måste till inom Arbetsförmedlingen. Glädjande nog är också stora förändringar på gång och sjösatta inom Arbetsförmedlingen.

Jag vill lite grann varna den som lyssnar på debatten för alltför enkla lösningar. Vi kommer ihåg hur det var under förra mandatperioden, när man styrde med oupphörliga direktiv från Fredsgatan i Stockholm. Det

gällde hur olika detaljer inom Arbetsförmedlingen skulle skötas. Detta manade inte till efterföljd. Det blev en detaljreglering som blev helt ohanterlig för arbetsförmedlarna, som ska få utrymme för sin professionella bedömning. De behöver större frihet, inte fler pekpinningar från Fredsgatan och Regeringskansliet.

Under den förra regeringen satte man igång med etableringslotsar och jobbcoacher – inte heller det var ett system som fungerade. Det blev väl närmast ett fiasko och kunde också, visade det sig, utnyttjas av många oseriösa och till och med kriminella aktörer.

Jag tycker att det är bra om Arbetsförmedlingen använder kompletterande aktörer, och det gör man också. Man har blivit mer professionell i sitt sätt att göra det. Man kan ranka på ett bättre sätt, vilket jag tror är nödvändigt för att man ska kunna få ut det bästa av de kompletterande aktörerna. Detta är ett område som Arbetsförmedlingen har utvecklat och fortsätter att utveckla på ett bra sätt.

Arbetsgivarkontakter är något nytt, som jag har sagt åt dem att de ska arbeta med. Under den förra regeringen jobbade man inte med matchning och arbetsgivarkontakter; det gör man nu. Man håller på att bygga upp en god kompetens just när det gäller kontakterna med arbetsgivarna, och man planerar till och med en större omorganisation för att kunna möta arbetsgivarnas behov på ett bättre sätt.

Det togs också upp att det har varit problem med upphandlingar, och det är sant. Men jag vänder mig emot att det skulle bero på att Arbetsförmedlingen på något vis skulle vara inkompetent när det gäller att göra upphandlingar. Jag skulle vilja säga att det är tvärtom. Arbetsförmedlingen får nästan alla sina upphandlingar överprövade, men dessa går igenom i oerhörd hög grad – i mycket högre grad än för andra offentliga upphandlare som får sina upphandlingar överprövade. Detta tycker jag indikerar att Arbetsförmedlingen trots allt gör riktiga upphandlingar, men systemet som det ser ut i dag innebär i mitt tycke väldigt långtgående möjligheter till överprövning, vilket riskerar att försinka arbetet.

Alla varningssignaler om lågt förtroende eller bristande resultat inom Arbetsförmedlingen måste tas på stort allvar, och det gör jag också. Jag har blivit kritiserad för att jag har luftat detta offentligt, men jag tycker att det är viktigt att göra det. Där jag inte är nöjd med resultaten tycker jag att det är mitt ansvar som arbetsmarknadsminister att säga detta offentligt.

Men det finns ingen anledning att underkänna hela Arbetsförmedlingen. I interpellationen efterfrågas reformer, och sådana pågår.

Anf. 5 JAN ERICSON (M):

Herr talman! Jag kan bara instämma i det arbetsmarknadsministern säger om att vi har många duktiga medarbetare på Arbetsförmedlingen; det har vi. Problemet är bara att de inte kommer till sin rätt och inte känner att de kan göra det jobb de faktiskt skulle kunna göra.

Jag delar däremot inte arbetsmarknadsministerns bild av att Alliansen inte utvecklade Arbetsförmedlingen. Vi gjorde många reformer. Alla blev inte bra, och en del fick justeras längs vägen. Men nog sjutton gjorde vi förändringar av Arbetsförmedlingen. Mycket av detta finns kvar i dag och är sådant som dagens arbetsmarknadsminister har valt att behålla. Så dåligt kan det alltså inte ha varit.

Resultaten under finanskrisen när det gällde att hålla nere arbetslösheten kan ingen heller klaga över. Alliansen gjorde ett riktigt bra jobb.

Men om nu arbetsmarknadsministern tycker att det behövs förändringar, varför stoppade hon då 2015 den utredning som Alliansen tillsatte 2014? Sedan lät hon ingenting hända fram till förra sommaren när en ny utredning startades, som ska göra samma sak som den vi startade 2014.

Herr talman! Jag vet att arbetsmarknadsministern besökte Australien i början av 2016 och bland annat besökte ett Centrelinkkontor och privata matchningsaktörer i Canberra och Sydney – jag har läst på lite. Jag var själv i Sydney i november samma år och besökte motsvarande verksamheter.

Australien har bevisligen lyckats bra med sin lösning där man har delat upp verksamheten. En myndighetsdel sköter kartläggning av de arbetslösa samt upphandling och utvärdering av de aktörer som arbetar med att utveckla de arbetslösa och matcha dem mot lediga jobb. De kompletterande aktörerna kan vara såväl non-profit-organisationer som privata företag och offentliga aktörer.

Alla inblandade i Australien verkade tycka att systemet fungerar bra, och man har blivit allt bättre på att utvärdera och betygsätta dessa aktörer och hitta en ersättningsmodell som fungerar, motverkar fusk och verkar drivande i rätt riktning. Från moderat sida har vi delvis haft den australiska modellen som förebild för våra förslag gällande framtidens Arbetsförmedling för dem som står hyfsat nära arbetsmarknaden och mest behöver stöd med matchning.

Vi tycker att Arbetsförmedlingen i nuvarande form ska avvecklas och ersättas av en mindre och vassare statlig aktör, Jobbcenter. Det offentliga uppdraget renodlas och inriktas på att identifiera de arbetssökandes behov av insatser och att bedöma arbetsförmåga, samt givetvis att upphandla och följa upp ett begränsat antal etablerade matchningsaktörer som man vet uppvisar goda resultat. Matchningsaktörerna får även medel för kompetenshöjande åtgärder som kan rusta den arbetssökande. Jobbcenter behåller ansvaret för dem som står långt från arbetsmarknaden och främst är i behov av reguljär utbildning, där en tätare samverkan med kommunerna behövs.

Fördelarna med vår modell är desamma som dem vi fick ta del av i Australien. Matchningen blir effektivare eftersom aktörerna har fokus på dem som står hyfsat nära arbetsmarknaden och samtidigt kan specialisera sig på olika grupper av arbetssökande, branscher och yrken.

Jag ser framför mig hur man kan skapa nya matchningsaktörer. Exempelvis kan fackliga organisationer och arbetsgivare i en viss bransch samverka, eller det kan skapas aktörer som specialiserar sig på olika grupper av arbetssökande. Genom denna specialisering kan man bygga upp ett starkt kontaktnät, få effektivare arbetsgivarkontakter och erbjuda en betydligt vassare arbetsförmedling. Man får helt enkelt mer matchning för pengarna.

Ylva Johansson sa nyligen i *Ekots* lördagsintervju att hon inte vill lägga ned Arbetsförmedlingen i nuvarande form utan vill se till att verksamheten fungerar. Hur har hon tänkt sig att detta ska gå till? Olika regeringar har under flera decennier försökt effektivisera och vassa dagens Arbetsförmedling med ganska dåliga resultat. Vilken mirakelkur tänker Ylva Johansson använda?

Jag vill också fråga Ylva Johansson om hennes intryck av sitt eget besök i Australien och av den australiska modellen.

Anf. 6 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Förtroendet för Arbetsförmedlingen är 100 procent hos Ylva Johansson men bara 1 procent hos svenska folket. Tre år med Ylva Johansson som ansvarigt statsråd är tre förlorade år för de 14 000 arbetslösa i Gävleborg.

Jag tror också att man måste dela upp Arbetsförmedlingen. Det är orimligt att svenska företag och offentliga arbetsgivare betalar två gånger för sina rekryteringar. Först betalar de 80 miljarder för Arbetsförmedlingen. Men när de sedan ska rekrytera, och alltså borde kunna vända sig till Arbetsförmedlingen, får de vända sig till bemanningsföretag. Det betyder att svenska företag och arbetsgivare får betala två gånger: först 80 000 miljoner för Arbetsförmedlingen och sedan en gång till för den medarbetare som man behöver.

Om man tittar på den rekryteringsenkät som bland andra Svenskt Näringsliv har gjort kan man se att ungefär sex av tio arbetsgivare har rekryterat via informella kontakter. Man använder internet, LinkedIn och olika tjänster. Det är gott så. Men det är klart att man ska kalla ett misslyckande för ett misslyckande. I Gävleborgs län ligger man i topp vad gäller arbetslöshet samtidigt som man ligger i topp när det gäller att arbetsgivare inte hittar arbetskraft.

Om du som lyssnar på detta är en av dessa 14 000 som är arbetslösa i Gävleborgs län ska du veta att efter valet, när det kommer en ny, moderatledd alliansregering, ska vi göra allting för att se till att matchningen fungerar bättre i Sverige, så att du kommer att få ett jobb.

Anf. 7 Arbetsmarknads- och etableringsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är sant att den förra regeringen gjorde många reformer för Arbetsförmedlingen. De flesta av dem var direkt skadliga för Arbetsförmedlingen. Man reformerade till exempel arbetsmarknadsutbildningen: Tidigare var det 70 procent som fick jobb, men nu kom man ned på så låga nivåer att effekten av en arbetsmarknadsutbildning kunde bedömas till noll. Det var en effekt av de förändringar som gjordes under förra mandatperioden, under den förra regeringen. Man satsade också på fas 3, som var ett veritabelt fiasko, med lotsar och coacher som med rätta blev hårt kritiserade och nu inte längre finns.

Jag får nog göra både lyssnarna och mina meddebattörer besvikna genom att konstatera att det inte finns någon mirakelkur för att få en välfungerande arbetsmarknad, men det finns fungerande politik, och det är det man ska använda.

Arbetsförmedlingen har utmaningar men är på rätt väg. Man gör stora reformer och når förbättrade resultat i vissa avseenden, dock inte i alla. Men jag förväntar mig att man kommer att nå det också i alla avseenden. Man är på väg mot att bli en mer professionell myndighet, vilket är utmärkt, med större utrymme för dem som arbetar inom Arbetsförmedlingen att använda sin profession.

Jag ska svara på frågorna. Jag har besökt Australien och studerat deras system. Jag har också besökt Storbritannien, som också har ett system med

få men duktiga kompletterande aktörer som man litar på. Systemen är väldigt olika. I Australien finns det ingen arbetsförmedling för den typ av personer som vi normalt förmedlar jobb till i vår arbetsförmedling, utan det handlar om en förlängning av socialtjänsten. De som får del av aktörer motsvaras i Sverige av dem som har försörjningsstöd.

Det finns saker som fungerar bra i Australien. Man har blivit duktig på rankningssystemet, skulle jag säga, och det har också Arbetsförmedlingen lärt sig av. Man har ett begränsat antal aktörer. Det verkar vara en framgångsväg att inte ha tusen aktörer, som ju Arbetsförmedlingen hade under den förra regeringen.

Det man kan kritisera är att över 25 procent av tiden går åt till administration och kontroll. Det är en väldigt stor andel. Man kan ifrågasätta om det är rätt använt att en så stor del av arbetsförmedlarnas tid i Australien går åt till kontroll och administration. Men den kanske största invändningen är att det i Australien inte finns någonstans dit arbetsgivaren kan vända sig när man vill ha hjälp med rekrytering, för detta är inte det uppdrag man har. Man jobbar med personer som har motsvarande försörjningsstöd för att få ut dem i praktik eller arbete; man jobbar inte primärt med att möta arbetsgivarnas behov.

Storbritannien har en annan modell, där man har en statlig arbetsförmedling den första tiden – det är ett eller möjligen två år; jag minns inte säkert – och om man sedan är långtidsarbetslös går man vidare till en kompletterande aktör som har att rusta och matcha. Den modellen ligger närmare vad som skulle kunna vara en fungerande modell i Sverige. När man håller ihop det statliga för dem som står lite närmare blir det möjligt att ha en väg in för arbetsgivaren.

Jag tycker att det är angeläget att förbättra servicen till arbetsgivarna, och detta arbetar Arbetsförmedlingen med. Då är det viktigt att det finns en väg in. Jag tycker inte att vi i tillräcklig utsträckning har nått dit än. Men att splittra upp det med ännu fler aktörer för arbetsgivarna att vända sig till tror jag inte är rätt väg att gå.

Anf. 8 JAN ERICSON (M):

Herr talman! Jag tycker att Lars Beckman beskriver det bra när han påpekar att det kostar 80 miljarder per år att finansiera Arbetsförmedlingen och att många, både företag och arbetssökande, får betala för denna tjänst utan att få tillbaka det de skulle kunna vänta sig. Arbetsförmedlingen kostar alltså nästan dubbelt så mycket som det svenska försvaret. Jag tycker inte att resultatet står i proportion till det.

Arbetsmarknadsministern kritiserar fas 3. Jag skulle vilja påstå att fas 3 faktiskt är något av det bästa vi har gjort för de långtidsarbetslösa. Det som regeringen har gjort nu har inte blivit speciellt lyckat – man har slängt ut människor ur fas 3, så att de går hemma och gör ingenting. Det är många som är väldigt besvikna över detta. Jag tycker inte att fas 3 förtjänar den kritik som det fick under vår regerings tid.

När det gäller utbildningar vill jag framhålla att vi lade över mycket av utbildningarna i det reguljära utbildningssystemet i stället. De som stod nära arbetsmarknaden gick normala, vanliga utbildningar med goda resultat, medan de komplicerade ärendena med dem som stod väldigt långt från arbetsmarknaden blev kvar i arbetsmarknadsutbildningar. Därför kan man

inte jämföra resultaten av arbetsmarknadsutbildningarna under Alliansen och de år som var dessförinnan.

När det gäller Australien och Storbritannien håller jag med arbetsmarknadsministern. Vi ska ta vara på de bästa delarna av det som finns i de länderna. Det är detta vi gör från moderat sida. Vi tycker till exempel att matchningen ska gälla alla som söker arbete, och vi tycker att det är väldigt viktigt med arbetsgivarkontakter, vilket kanske inte alltid har fungerat så bra i de länderna. Men vi tror att man kan ha den australiska och den brittiska modellen som en idé och en tanke när man utvecklar den svenska Arbetsförmedlingen.

Jag konstaterar att de gångna åren har varit fyra förlorade år när det gäller matchningen på arbetsmarknaden. Det är därför vi behöver en ny regering.

Anf. 9 Arbetsmarknads- och etableringsminister YLVA
JOHANSSON (S):

Herr talman! Vi kanske ska korrigera: Det som skedde under den borgerliga regeringen var att man skar ned på reguljär utbildning. Det var stora minskningar på den reguljära utbildningen, något som vi håller på att bygga upp igen när det gäller till exempel yrkesvux och komvux, som motsvarar många av de utbildningar som också kan finnas i arbetsmarknadsutbildningen. I arbetsmarknadsutbildningen lade man om regelverket, så att man i stället för att utbilda de personer som hade chans att få jobb skulle skicka dem som stod allra längst från arbetsmarknaden till arbetsmarknadsutbildning, och många av dem fick inga jobb. Låt oss hålla oss till korrekta saker.

Många som lyssnar tycker säkert att det låter konstigt att Arbetsförmedlingen skulle kosta 80 miljarder. Det gör den inte. Vi har inga sådana dyra myndigheter. Däremot kostar ersättningen till den som är arbetslös, och den administreras av Arbetsförmedlingen. Det är ersättning som går till individer som är arbetslösa. Det är en stor del av resurserna. Det är alltså inte myndigheten som kostar så mycket pengar.

Herr talman! Vi kommer säkert att få återkomma till diskussionen om Arbetsförmedlingen. Det är en stor och viktig myndighet med ett stort och fruktansvärt viktigt uppdrag och vars resultat måste förbättras. Därför måste den fortsätta reformeras. Men det är också en myndighet som är på rätt väg.

Jag kan avsluta med att säga att det var intressant att höra Jan Ericson säga att fas 3 var något av det bästa som den gamla regeringen gjorde. Om detta var det bästa kan man fundera på vad man gjorde i övrigt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 6 Svar på interpellation 2017/18:328 om sjöräddningen

Anf. 10 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Mikael Oscarsson har frågat mig hur jag ser på de negativa konsekvenser som drabbar Försvarsmaktens dagliga övningsverksamhet och incidentberedskap på grund av att Sjöfartsverket inte klarar av att

leverera flygburen sjöräddning på ett tillfredsställande sätt. Mikael Oscarsson har även frågat mig om jag är beredd att inom mitt ansvarsområde verka för att sjöräddningen förs tillbaka under Försvarmakten.

Grundregeln för militär flygverksamhet är att flygräddningsresurser ska finnas tillgängliga för insats i området för planerad flygverksamhet. Försvarmaktens behov av flygräddning med räddningshelikopter utförs av Sjöfartsverket och regleras enligt det samverkansavtal som finns mellan Försvarmakten och Sjöfartsverket. I samverkansavtalet återfinns överenskommelse om exempelvis flygräddningshelikoptrarnas tillgänglighet, helikopterkategori, geografisk basering och kostnader.

Försvarmakten är primärt i behov av att Sjöfartsverket uppfyller villkoren i det gemensamma samverkansavtalet. För närvarande pågår förhandlingar av arbetstidsavtal inom Sjöfartsverket. Parterna är så här långt överens om principerna för ett nytt arbetstidsavtal. Omförhandlingarna är inte en fråga för regeringen. Likaså är samverkansavtalet en fråga mellan myndigheterna.

Regeringen följer noga utvecklingen. Dock är det i dagsläget inte aktuellt att genomföra några organisatoriska förändringar avseende flygräddningstjänsten. Om en sådan förändring skulle bli aktuell behöver den föregås av grundliga studier och analyser.

Anf. 11 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! Tack för svaret, försvarsministern! För min del har jag haft ett engagemang under en lång tid när det gäller den helikopterburna sjöräddningen. Det började 2012, när jag läste den utredning som då hade gjorts om maritim samverkan och som pekade på att det är knepigt för Sverige att det gäller Försvarmakten, polisen och Sjöfartsverket. Dessutom har Kustbevakningen en flygorganisation. Detta skulle kunna göras på ett bättre och mer effektivt sätt.

Herr talman! Sedan följer en historia när det gäller Sjöfartsverket, som också har belysts här i riksdagen. I stället för att lyssna på och ta till sig detta skyndade man åstad och skaffade egna helikoptrar på märkliga sätt, med upphandlingar som kan ifrågasättas. Sedan har problemen bara fortsatt. Det kan knappast ha undgått någon hur illa Sjöfartsverket hanterade ansvaret för räddningshelikoptrarna och hur allvarlig situationen är, med risk för människoliv.

Det borde ligga i försvarsministerns intresse att tillse att den flygburna sjöräddningen fungerar. I dagsläget påverkas Försvarmaktens övningsverksamhet, framför allt flygvapnets övningsverksamhet, mycket negativt av de operativa begränsningar som Sjöfartsverket har med anledning av, för det första, högre väderminimum än Försvarmakten, det vill säga att Sjöfartsverkets helikoptrar har större begränsningar än Försvarmakten. Detta har tyvärr bevisats vid ett antal tillfällen den senaste tiden i samband med skarpa sjöräddningsinsatser, då helikoptrar inte ens har startat mot nödställda, trots att det har funnits risk för liv.

För det andra stänger man med jämna mellanrum en eller flera helikopterbaser, vilket gör att beredskap och möjlighet att komma till undsättning inom utsatta tidskrav radikalt reduceras.

För några veckor sedan, herr talman, var tre av fem baser stängda under flera dygn. Under den tiden rådde det dessutom dåligt väder med våghöjder på upp till sex meter. Det innebär att sjöräddning med fartyg och båtar var uteslutet. Helikopter var enda alternativet. Detta inverkade menligt inte bara på säkerheten för sjöfarten i allmänhet utan också på Försvarsmaktens möjligheter att genomföra såväl övningsverksamhet som skarpa operationer.

Är det någon gång man behöver denna möjlighet är det just vid sådana tillfällen. Det är lite märkligt i sig att Sjöfartsverket då säger att man hade kontaktat grannländerna om det hade behövts. De kan alltså flyga, men inte den svenska helikopterburna sjöräddningen.

Visbybasen har varit mer eller mindre permanent stängd under en längre tid – detta trots att det enligt avtalet mellan Försvarsmakten och Sjöfartsverket ska finnas fem baser, varav Visby är en. Sjöfartsverket uppfyller således inte kraven. Dessutom är Visbybasen den kanske viktigaste för Försvarsmakten, då man genomför en omfattande övningsverksamhet i detta område både till sjöss och i luften.

När Visbybasen är stängd finns det inte ens en teoretisk möjlighet att Sjöfartsverket kan upprätthålla sina utlovade tidskrav om räddning inom 90 minuter om den nödställda befinner sig öster om Gotland. Sjöfartsverket hävdar å sin sida att man visst klarar detta tidskrav utan helikopter i Visby. Man räknar således iskallt med att det ska finnas båtar tillgängliga. Man räknar därmed bort risken att dåligt väder inte alltid möjliggör sjöräddning med båtar och fartyg.

Under gårdagen kom beskedet att Sjöfartsverkets verksamhet ska granskas av Haverikommissionen. Detta är tyvärr ett entydigt kvitto på att verksamheten inte fungerar som den är tänkt.

Anf. 12 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Jag tänker inte på något sätt gå i försvar för de olika händelser som Oscarsson hänvisar till. Jag vill bara konstatera att läget är sådant att det sedan drygt tio år tillbaka finns ett samverkansavtal mellan Försvarsmakten och Sjöfartsverket som reglerar Försvarsmaktens behov av flygräddning. Det är väldigt viktigt att det avtalet fullföljs och att det fungerar.

När det gäller frågan om att Försvarsmakten under snabba förhållanden skulle ta över sjöräddningen vill jag bara konstatera detta: I dag finns varken de materiella eller personella förutsättningarna för att kunna genomföra den här typen av insatser inom Försvarsmakten. Det är av det skälet som man har detta samverkansavtal, och Försvarsmakten betalar Sjöfartsverket för att upprätthålla räddningsförmågan.

Om man ska göra en förändring måste det till grundliga och ordentliga analyser, och det är ingenting som man gör under snabba förhållanden eller i en handvändning.

Ett problem har varit den förhandling som har pågått under nära ett års tid mellan parterna, som gäller den flygoperativa personalen inom Sjöfartsverkets räddningshelikopterverksamhet. I dagarna har man kommit fram till en principöverenskommelse, som har redovisats. Avtalet bygger på flera delar. Det handlar om bemanningen, det vill säga hur Sjöfartsverket täcker upp med personal för att säkra tillgången på fem baser och med ett system som är flexibelt och som kan utstå både planerad och oplanerad

personalfrånvaro. Det handlar också om ersättning till den flygande operativa personalen och om lönetillägg för att kompensera ökad arbetstid. För att schemat ska möjliggöras kommer ytterligare besättningsmedlemmar att rekryteras.

Detta är grundprinciperna i avtalet. Däremot är inte förhandlingen avslutad än. Men man är överens om att under en övergångsperiod tillämpa det gamla arbetstidsavtalet för att kunna skapa en ordnad övergång. Här är väl tanken att man ska få det att fungera igen.

Det regeringen har som synpunkt på detta är att det avtal som gäller också ska infrias, det vill säga att man ska kunna starta inom 15 minuter och genomföra eftersök i det område där en eventuell olycka har skett inom 90 minuter.

Det har varit många turer genom åren i denna fråga. Jag konstaterar bara att det är här vi nu befinner oss. Det är oerhört viktigt att myndigheten ser till att detta fungerar. När jag säger att regeringen noga följer detta gör regeringen det. Det är ett väldigt tydligt besked. Jag tar alltså frågan väldigt seriöst. Också Försvarsmakten tar situationen på stort allvar. Relaterat till de eventuella brister som kan finnas i detta sammanhang vill jag säga att man naturligtvis planerar sin verksamhet i förhållande till risker och annat.

Det är en situation som inte har varit tillfredsställande och som måste åtgärdas. Jag förutsätter att man lever upp till det avtal som man kommer att ingå och att man lever upp till detta med 15 minuter och 90 minuter och det som man har sagt om fem baser. Men, som sagt, förhandlingen är ännu inte avslutad. Det är några delar kvar. Vi får hoppas att de klarar ut detta.

I dagsläget har vi dock inte för avsikt att genomföra några omedelbara förändringar när det gäller huvudmannaskap. Jag vill upprepa att om man ska göra det krävs en mycket grundlig analys, eftersom det är många olika organisationer inblandade i den samlade sjöräddningsverksamheten.

Anf. 13 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! Det sistnämnda är helt riktigt: Det här behöver man titta noggrant på och snabbtreda hur det ska gå till.

Problemet är, precis som försvarsministern också till viss del är inne på, att det här samverkansavtalet inte fungerar. Försvarsmakten får ju inte valuta för pengarna. Den tillfälliga överenskommelse man nu gjort var i grevens tid.

Jag har ett papper framför mig som visar vad det hade betytt: Om det inte hade blivit så hade svensk försvarsmakt över huvud taget inte kunnat ha någon planerad flygning nattetid, vilket naturligtvis skulle ha en oerhört negativ påverkan.

Försvarsmakten var i utskottet för en vecka sedan och informerade om de problem som man har med den helikopterburna sjöräddningen. Försvarsmakten har även skickat ett brev, där man undrar vilken förmåga Sjöfartsverket har att tillgodose Försvarsmaktens behov av undsättning i stridsmiljö vid en högre konfliktnivå, till exempel i kris eller krig.

Man undrade också över ett scenario med en svensk JAS 39 som havererat över Östersjön där piloten skjutit ut sig och hamnat utanför svensk FIR och inom rysk SSR, det vill säga inom rysk flyginformationszon.

Först tog det väldigt lång tid innan man fick svar, och när man fick svar gick det ut på att om det blir en kris eller i värsta fall krig kommer Sjöfartsverket över huvud taget inte att ge sig ut. De kommer inte att göra

någoting för att rädda, inte heller i det sistnämnda scenariot där ett av våra JAS-plan opererar öster om Gotland.

Det här är väldigt allvarligt, och det kan inte vara rimligt i den säkerhetspolitiskt tuffa miljö som vi befinner oss i när vi ska bygga upp ett försvar som också fungerar på riktigt. Då måste det säkerställas att den här typen av räddningsinsatser fungerar även i ett sådant läge, och det problemet återstår alltså fortfarande att lösa.

Vi var tidigare inne på väderminimum. Även om det här avtalet tillfälligtvis är löst är det fortfarande så att man har höga väderminimum, vilket gör att man inte går upp. Försvarsmakten går upp och gör sitt jobb, men de som ska rädda kan inte gå upp.

Det här är ett mycket, mycket bekymmersamt läge. I Norge, Finland och Danmark är det försvarsmakten som har det operativa ansvaret. Så var det även i Sverige förut, medan vi nu har en sär lösning. Det vet försvarsministern, och det framkom också på vårt möte i förra veckan att Försvarsmakten skulle kunna ha möjlighet att relativt snabbt klara bemanningen för tre av baserna.

Frågan är: Vad tänker sig ministern konkret att göra i den här situationen?

Anf. 14 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! För att ge ett tydligt besked tänker jag över huvud taget inte intervensera i det som är myndighetens ansvar, för då kommer väl Oscarsson att hjälpa till och bidra med en KU-anmälan. Jag vill bara ha det sagt så att man inte har en orealistisk bild av vad som är regeringsansvar och vad som är myndighetsansvar i detta.

Vi följer det här mycket noga, och visar det sig att vi inte får en långsiktig lösning på problemen måste vi naturligtvis titta på vilken typ av förändringar som måste göras. Men avtalen mellan myndigheterna och avtalet med den fackliga organisationen är saker som måste hanteras på den nivån.

Behovet av flygräddning gäller såväl i fred som i kris och krig, även om risktagningen i krig naturligtvis är betydligt större än i fred. Vad avser förutsättningen att upprätthålla flygräddningstjänsten vid kris och krig är det av grundläggande betydelse att Sjöfartsverket faktiskt klarar detta. Samtliga bevakningsansvariga myndigheter, dit Sjöfartsverket hör, har till uppgift att krigsplacera sin personal. Det är den plattform som gäller och ska gälla i det här sammanhanget.

Vi är nog i grunden överens om att det finns en lång rad problem som måste lösas och stabiliseras, och Sjöfartsverket har som myndighet ett starkt tryck på sig att klara ut detta. Jag delar Oscarssons uppfattning att om man inte hade nått detta avtal nu och om man inte hade sagt att man fram till den 3 april ska försöka lösa de sista delarna hade vi varit i en försämrad situation i dag. Det är en realitet.

Nu klarade parterna ut det, och Mikael Oscarsson kan lita på att jag har följt processen bakvägen och verkligen hoppats att de skulle fixa det innan tiden gick ut.

Det som nu gäller i överenskommelsen, som jag översiktligt har berört tidigare, är att man har ett grundschema med tjänstgöringsdygn för huvuddelen av personalen som täcker behovet i den ordinarie verksamheten på fem baser och som i huvudsak bygger på ett schema med arbetsblock om

ett antal tjänstgöringsdygn med tillhörande ledighetsdygn. Dessa tjänstgöringsdygn planeras med lång framförhållning.

Redundansdygn och redundansbesättningar finns tillgängliga och är planerbara med åtta veckors framförhållning. Förutom redundansdygn finns även standby-dygn som är planerbara för att vara planerbara i verksamheten för att täcka frånvaro som uppstår med kort varsel.

Parterna är också överens om att under en övergångsperiod tillämpa det gamla arbetstidsavtalet för att skapa en ordnad övergång.

Det är väl detta som de har kommit fram till.

Det som är oerhört väsentligt är att man uppfyller intentionerna för hur verksamheten ska fungera. Det är ju även en trovärdighetsfråga i förhållande till Försvarsmakten, i förhållande till piloterna och i förhållande till den operativa möjligheten, så jag har egentligen ingen annan uppfattning i grundfrågan än vad Oscarsson här redogör för.

Det som möjligen skiljer, om man nu skulle ge sig in i det här med att byta huvudman, är att jag ser det som en rätt så komplex och omfattande process som i så fall kommer att ta tid. Jag vill inte öppna den dörren i det här sammanhanget, men jag följer utvecklingen noga. Om det i framtiden visar sig att det inte fungerar är det klart att det kommer många bollar upp på bordet som man måste vara beredd att analysera och titta på.

Nu är inriktningen att parterna måste klara ut och lösa detta. Man måste från Sjöfartsverket visa att man lever upp till de förutsättningar som ska gälla för verksamheten och som jag också har redogjort för här.

Anf. 15 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! För statens skull och för en bättre samordning behövs en långsiktig lösning. I dag har Försvarsmakten 18 NH90 och 20 Agusta A109. Polisen har 7 nya Bell 429. Sjöfartsverket har Agusta Westland AW139, och 5 av de gamla står helt oanvända i Säve.

Detta behöver användas mer effektivt; det är nödvändigt för Sverige. Det är också så att helikopterförarna, besättningarna, ju har noll förtroende för Sjöfartsverket, vilket de har uttryckt gång efter annan. De menar att det saknas ledning och kompetens, så det finns en långt gången misstro.

Detta får konsekvenser. I dagarna har jag haft kontakt med Försvarsmakten, och de har talat om för mig att det här gör att man får anpassa risknivån. Man kan inte göra så avancerade övningar som planerat. Vad får det då för konsekvenser? Jo, våra piloter kommer inte upp i den kompetens som behövs så snabbt. Detta påverkar vår krigsförbandsberedskap, och det är mycket allvarligt.

Sjöfartsverket säger att man har 97 procents tillgänglighet, men i praktiken är det inte alls så bra. Man tar bara hänsyn till att helikoptrarna står där så vackert parkerade. Sjöfartsverkets väderminimum har höjts, och därför kommer man vid många tillfällen inte upp i luften. Det är därför Haverikommissionen har tittat på problemet. Det måste lösas. Verksamheten borde i stället gå över till Försvarsmaktens regi.

Anf. 16 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Haverikommissionen ska göra en utredning. Det är framför allt tre olika händelser som den ska bygga på. Jag ska inte redogöra för alla här, men man ska klarlägga hur räddningsinsatser genomfördes, varför helikoptrar inte har kunnat användas som avsett i de sammanhangen och

Prot. 2017/18:66
2 februari

Svar på
interpellationer

vilken effekt det har fått för räddningsinsatserna samt föreslå åtgärder för att förbättra sjö- och flygräddningstjänsten.

Jag tycker att det är utmärkt att Haverikommissionen tar initiativet och gör jobbet. Det är nödvändigt för att utveckla verksamheten.

Jag kan av förklarliga skäl inte gå in på och kommentera interna personalfrågor, förtroenden och så vidare, men i Försvarmakten finns i dag inte någon flygräddningsförmåga. Det finns inte vare sig materiella eller personella förutsättningar att genomföra sådant över hav i Försvarmaktens regi. Jag säger så för att markera att detta inte är en helt enkel process att genomföra om man skulle bestämma sig för att ändra huvudman för verksamheten.

Det viktiga är att vi gör allt vi kan i dag för att verksamheten ska fungera *nu*. Därför är avtalet som har ingåtts viktigt även om det inte är avslutat och klart förhandlingsmässigt.

Jag hoppas att parterna känner det starka tryck som redovisas från olika håll. Det är viktigt för de människor som jobbar i den operativa verksamheten att veta att backupen finns. Det är inte heller rimligt att Försvarmakten ska behöva göra överväganden om risker i sådana sammanhang. Det som är överenskommet måste självklart gälla.

Vi ska inte i någon mening blunda för problemen. De måste lösas helt enkelt.

Nu har jag redovisat var vi står i dag i frågan. Sedan får vi arbeta vidare konstruktivt. Tack så mycket för debatten!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2017/18:327 om en utvidgning av RUT-avdraget

Anf. 17 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Christian Holm Barenfeld har frågat mig om jag avser att utvidga RUT-avdraget och höja dess tak.

RUT-avdraget har utvidgats den 1 augusti 2016 med flyttjänster, it-tjänster och ytterligare trädgårdstjänster och den 1 januari 2017 med reparation och underhåll av vitvaror. För att RUT-avdraget ska vara effektivt krävs viss restriktivitet i fråga om utvidgningar. Någon ytterligare utvidgning är inte aktuell för närvarande.

Som jag har redogjort för vid flera tidigare interpellationsdebatter är motiven bakom de förändringar av RUT-avdraget som trädde i kraft den 1 januari 2016 att avdraget ska riktas mer mot vanliga hushåll. Det är viktigt för skattesystemets legitimitet att skattepolitiken upplevs som rättvis. Förändringarna bedöms inte innebära någon skillnad för de allra flesta som i dag gör RUT-avdrag. Detta gäller även efter att ytterligare tjänster har införts eftersom det är ytterst få användare av RUT-avdraget som gör avdrag för så pass höga belopp som 25 000 kronor. För 2018 beräknas det röra sig om drygt 2 procent av användarna, vilka beräknas ha en genomsnittlig årlig förvärvsinkomst om ca 900 000 kronor. Någon höjning av taket i RUT-avdraget är mot denna bakgrund inte aktuell.

Anf. 18 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Herr talman! Tack, Magdalena Andersson, för svaret!

RUT-avdraget är en viktig och lyckad reform som infördes av alliansregeringen 2007. Den har därefter utvecklats under de åtta år Alliansen satt i regeringen. Därefter har regelverket för RUT delvis stramats åt, belopp har minskats och så vidare. Men avdraget har också efter tid utvecklats till fler och fler sektorer. Det är dock inte Magdalena Anderssons förtjänst eller den socialdemokratiska regeringens förtjänst, och det är framför allt inte ett bidrag från regeringens samarbetsparti Vänsterpartiet, som faktiskt inte vill något hellre än att ta bort det viktiga RUT-avdraget.

I en överenskommelse om hela migrationsreformen mellan Alliansen och regeringen var kraven att bevara och utveckla RUT-avdraget. Vi nådde inte lika långt som vi skulle vilja, och därför föreslog vi en tydlig stärkning av RUT-avdraget. Det gjorde vi av en lång rad skäl.

Sänkt skatt i de delarna innebär fördelar för såväl arbetstagarna och arbetsgivarna som staten. Vi har sett att många nya personer kommit in på arbetsmarknaden tack vare RUT. Om jag inte missminner mig hyllade finansministern i början av mandatperioden RUT som en viktig reform för att få in nyanlända på arbetsmarknaden.

RUT-avdraget omsätter mycket pengar. Det har skapat många nya arbetstillfällen för personer som har stått långt från arbetsmarknaden, som kanske aldrig har haft en fot inne på arbetsmarknaden, dels för att det för vissa har varit fråga om ett förstajobb efter avslutade studier, dels för att det har varit fråga om ett förstajobb för många personer som har kommit till vårt land – personer som alldeles för ofta har haft alldeles för höga trösklar in på arbetsmarknaden.

Att satsa på ett utvecklat och utökat RUT är viktigt för att skapa jobb med låga trösklar, det vill säga fler jobb som i politiska sammanhang ofta kallas enkla jobb. Det är jobb som kräver låga förkunskaper men som inte alltid är lätta att utföra och som förvisso kräver talang. De innebär ett mindre steg in på arbetsmarknaden.

RUT-reformen har inneburit att många nya företag har startat, och många av de företagen har startats av kvinnor. Inte sällan är kombinationen både kvinna och en bakgrund i ett annat land. Det är alltså en viktig reform även ur ett jämställdhetsperspektiv.

RUT-reformen är bra för dem som arbetar och även för många som behöver få livspusslet att gå ihop genom att de kan ta hjälp av RUT-avdraget. RUT-avdraget har faktiskt fungerat så bra att stora delar av regeringen har valt att nyttja RUT-avdraget. Om jag inte är felinformerad är det så bra att finansministern själv väljer att nyttja RUT-avdraget. Det är inte fel. Finansministern tjänar faktiskt långt mer än de 900 000 som hon hävdar att bara 2 procent av användarna har. Men jag tycker inte att det är fel. Ju mer RUT-tjänster finansministern använder sig av, och övriga delar av regeringen, desto fler jobb skapas i denna sektor.

Anf. 19 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! När man lyssnar på Christian Holm Barenfeld får man intrycket att jag eller regeringen har något emot RUT-tjänster. Så är det inte alls. Tvärtom har RUT-tjänsterna utökats under min tid som finansminister. Det har skett både i samarbete med allianspartierna och på egen hand till att omfatta bland annat reparation av vitvaror i hemmet.

Här finns ingen skiljelinje. Det är helt korrekt som Christian Holm Barenfeld säger att min familj också köper RUT-tjänster. Det gjorde vi dock även innan skatteavdraget fanns. Här finns över huvud taget ingen konflikt.

Antalet RUT-användare har ökat under min tid som finansminister, antalet kronor som används för att köpa RUT-tjänster har ökat under min tid som finansminister och antalet företag som utför RUT-tjänster har ökat under min tid som finansminister. Här finns ingen konflikt.

Konflikten handlar om RUT ska finnas som ett avdrag som riktar sig till vanliga familjer eller mer till dem som har miljoninkomster. Där har vi lite olika ingång. Där visar Moderaterna, som de klassiska moderater de är, stor omsorg om de individer som tjänar över 1 miljon kronor, medan jag mer bryr mig om vanliga hushåll.

Anf. 20 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Herr talman! ”Alla ska med” var en socialdemokratisk slogan, och det gäller även för Moderaterna. Vi ser till alla. Vi har inget problem med att den som tjänar mycket använder RUT-avdrag, men vi vill också säkerställa att den som inte tjänar så mycket har möjlighet att göra det. Ju fler som använder det, desto fler jobb. Det är ju poängen.

Man kan nog leta upp ganska många kommentarer från Socialdemokraterna om RUT-avdraget och hur hemskt det skulle bli. Det kallades pig-avdrag och allt möjligt.

Pigavdrag är något ert samarbetsparti Vänsterpartiet fortfarande kallar det, och det är med dem ni lägger fram budgeten. Jag ska därför inte lägga all skuld på Magdalena Andersson och regeringen. Men det är ändå regeringen som bär ansvaret och som väljer att samarbeta med Vänsterpartiet, som tycker att detta är en styggelse.

Vi ser att trösklarna till arbetsmarknaden sänks när RUT-avdraget införs och förstärks. Magdalena Andersson får det att framstå som att Socialdemokraterna har utvecklat, förbättrat och förstärkt RUT-avdraget, men så är det inte i verkligheten. Det var inget jubel från Socialdemokraterna när vi i migrationsöverenskommelsen ställde krav på att RUT-avdraget måste utvecklas.

Magdalena Andersson har bidragit till att halvera beloppet. Vi föreslår i stället en tredubbling av dagens belopp för att förstärka RUT-avdraget.

Reformen infördes 2007 och ökade kraftigt för varje år. Så är det med nya reformer, och jag hoppades att det skulle fortsätta så. Men när Magdalena Andersson blev finansminister och gjorde åtstramningar såg vi direkt att ökningen mattades av. Kurvan stiger inte längre rakt upp som tidigare.

Men som väl är finns RUT-avdraget kvar och används fortfarande, och jag garanterar att när vi får en ny alliansregering på plats kommer den att förstärka och förbättra RUT-avdraget ytterligare.

Anf. 21 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Omsorgen om individer med mycket höga inkomster är väl känd hos Moderaterna, och det har vi hört ytterligare exempel på i dag.

Jag har en fråga till Christian Holm Barenfeld. Jag har fått många frågor av hans kollegor om att utvidga RUT-avdraget så att man kan rengöra inomhuspooler. Detta har varit väldigt angeläget för Moderaterna. Tycker

Christian Holm Barenfeld fortfarande att det är en oerhört angelägen fråga?

RUT-avdraget är en bra reform, och det är därför vi har kvar det. Jag tycker dock att det i huvudsak ska rikta sig till familjer med lite vanliga inkomster så att de har möjlighet att köpa dessa tjänster. Men när det gäller individer som tjänar uppemot 1 miljon är min bedömning att de kan betala för dessa tjänster utan att övriga medborgare ska behöva subventionera dessa köp.

Här gör vi lite olika bedömning. Jag tycker att det är viktigare att ha pengar till att anställa undersköterskor än att subventionera miljoninkomsttagares köp av att till exempel rengöra sin inomhuspool.

Christian Holm Barenfeld tar upp frågan om att nyanlända ska komma i arbete. Det är en ambition som jag tror att riksdag och regering delar brett. Men om Christian Holm Barenfeld tycker att det är så viktigt är det konstigt att Moderaterna skär ned på de åtgärder som hjälper nyanlända att komma i arbete. Det gäller till exempel alla de arbetsmarknadsutbildningar som Moderaterna vill skära ned på fastän vi vet att de skapar arbetstillfällena för nyanlända, inte minst när de har möjlighet att utbilda sig inom bristyrken. Här gör Moderaterna tyvärr en stor nedskärning i sin budgetmotion.

Anf. 22 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M):

Herr talman! Nu fick vi lite traditionell socialistisk retorik från finansministern, och det är helt okej för mig. Jag tänker dock lägga fokus på frågan vi debatterar.

Visst kan vi tala arbetsmarknadsutbildningar och ett och annat fiasko från regeringen vad gäller jobbreformerna. Vi kan tala om statliga beredskapsjobb, traineetjänster och annat som var regeringens stora vallöften för fler jobb. Det är fiaskon så stora att regeringen själv har valt att dra tillbaka dem.

Vad gäller arbetsmarknadsutbildningarna var bedömningen från Arbetsförmedlingen att de gav noll effekt – och det läggs miljarder på dessa. Därför tycker vi att det är rimligt att skärpa till det och dra ned på kostnaderna.

Regeringen gör förvisso förändringar så att den som står närmare arbetsmarknaden får ta del av dessa arbetsmarknadsutbildningar, men bedömningarna från dem som analyserat detta är att den som då får arbetsmarknadsutbildning ändå skulle ha fått ett arbete. Det gör det till en dålig satsning.

Finansministern gör sig rolig över inomhuspooler, och det är det ju en ytterst liten del av svensk befolkning som har. Men om någon skulle använda ett RUT-avdrag till det eller någon annan tjänst och om någon person som tjänar lika mycket som finansministern skulle använda RUT-avdraget är det inte ett problem utan en möjlighet. Det skapar jobb. Det kostar dessutom inget. Man betalar skatt, men det är en skattereduktion.

Med RUT-avdraget gjorde vi en svart arbetsmarknad vit. Vi sänkte trösklar för att fler skulle komma in på arbetsmarknaden. Fler kom in på arbetsmarknaden, fler startade företag och människor som stod långt från arbetsmarknaden anställdes.

Prot. 2017/18:66

2 februari

Svar på
interpellationer

För mig är detta en framgång. För mig är det ett bra betyg på en reform. Därför lovar jag att Moderaterna kommer att stärka RUT-avdraget. Det är tråkigt att höra men bra att få klargjort att det kommer Socialdemokraterna inte att göra.

Anf. 23 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag delar Christian Holm Barenfelds uppfattning att RUT-avdraget har varit en bra reform. Det är därför vi har förstärkt RUT-avdraget genom att se till att fler tjänster omfattas av RUT-avdraget. Det har vi gjort både i samarbete med Moderaterna och på egen hand.

Min omsorg om RUT-avdraget gör dock inte att jag delar Christian Holm Barenfelds uppfattning att det är viktigt att människor med miljoninkomster ska ha möjlighet att göra avdrag på mer än 25 000 kronor och att det är oerhört viktigt att man ska få RUT-avdrag för att rengöra inomhuspooler. Här skiljer vi oss åt.

Christian Holm Barenfeld kallar det för socialistisk retorik, men här har vi en klassisk höger-vänster-konflikt där Christian Holm Barenfeld värnar möjligheten för människor med miljoninkomster att rengöra sin inomhuspool inte bara skattesubventionerat utan helt skattefritt medan jag värnar möjligheten att stärka äldreomsorgen, förskolan, skolan och sjukvården.

Om detta kommer debattens vågor givetvis att gå höga under detta valår, och jag känner att Moderaterna tryggt har placerat sig i sin traditionella högerfälla.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2017/18:276 om Nya Ostkustbanan

Anf. 24 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Lars Beckman har frågat mig om jag bedömer att Nya Ostkustbanan är en viktig del av infrastrukturen i Sverige och, om jag delar bedömningen, vilka åtgärder jag vidtar för att möjliggöra utbyggnaden till dubbelspår på sträckan Gävle–Härnösand.

Lars Beckman har även frågat mig om jag avser att verka för en snabbare tidsplanering än Trafikverkets planerade utbyggnadstakt på 80 år och hur jag och regeringen avser att ta till oss Riksrevisionens rekommendationer i rapporten *Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige*.

Ostkustbanan är en viktig del av infrastrukturen i Sverige och i det europeiska järnvägsnätet. På Ostkustbanan är flera nya mötesstationer byggda och tagna i bruk det senaste året. Sedan 2017 har Ostkustbanan dubbelspår hela vägen mellan Stockholm och Gävle, och i den gällande nationella planen ingår åtgärder för att öka kapaciteten mellan Gävle och Sundsvall.

Trafikverket gör nu flera spårbyten och förbättring av bärigheten för att öka kapaciteten och robustheten på sträckan Gävle–Sundsvall. Dessutom pågår åtgärder för att öka största tillåtna axellast till 25 ton mellan Hudiksvall och Sundsvall.

Den 31 augusti 2017 överlämnade Trafikverket sitt förslag till ny nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2018–2029 till regeringen. Där föreslår Trafikverket nytt dubbelspår på sträckan Gävle–Kringlan och sträckan Sundsvall–Dingersjö.

Trafikverkets förslag till nationell plan har nu remitterats brett och bereds på sedvanligt sätt inom Regeringskansliet. Hur den slutliga planen kommer att se ut tar regeringen beslut om under våren 2018, och jag kan därför i dag inte uttala mig om enskilda objekt.

För att möjliggöra effektiva och högkvalitativa transporter inom EU:s medlemsländer är det viktigt att regeringen och Trafikverket arbetar mot målen i TEN-T-förordningen. Regeringen välkomnar därför Riksrevisionens rapport *Väg- och järnvägsinvestering i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?*

Enligt riksdagsordningen ska regeringen inom fyra månader efter att den erhållit en granskningsrapport som tagits fram av Riksrevisionen återkomma till riksdagen med en skrivelse. Regeringen kommer i denna skrivelse att redogöra för sina bedömningar av Riksrevisionens granskning.

Anf. 25 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! År 2100 är ett fantastiskt årtal. Om Ostkustbanan byggs ut i nuvarande takt betyder det att vi skulle ha Nya Ostkustbanan klar år 2100. Detta är naturligtvis inte tillfredsställande, och det är därför det finns en bred politisk enighet mellan alla partier och kommuner, såväl Region Gävleborg som Västernorrland, om att arbetet med Nya Ostkustbanan måste påskyndas.

Nya Ostkustbanan är porten till och från Norrland. Detta är inte, som man kan tänka, en Gävleborgsfråga. Det är klart att den är oerhört viktig för Gävleborg och Västernorrland, men när man tittar på järnväg måste man se på systemperspektivet.

Man har en hyfsad järnväg i norra Sverige, även om den naturligtvis kan bli bättre, men det blir en enorm flaskhals mellan Gävle och Härnösand. Faktum är att det är Sveriges längsta – tror jag – och mest belastade enkelspår: 27 mil. Detta innebär att enkelspåret måste byggas ut till dubbelspår.

Jag noterar att Socialdemokraterna har haft sina nomineringsprocesser och att Västernorrland med stor sannolikhet kommer att få en ny riksdagsledamot: Stefan Löfven. Jag hoppas att Stefan Löfven redan nu i sitt arbete och sin politiska gärning börjar tänka på Västernorrlands behov.

Om Stefan Löfven tänker på Västernorrlands behov måste han och regeringen korrigera Trafikverkets förslag, där nödvändiga utbyggnader av Ostkustbanan har lagts väldigt sent i planperioden. Det är därför jag har ställt denna interpellation. Man har dessutom inte finansierat dem tillräckligt.

Ett dubbelspår skulle kunna fyrdubbla godstransporterna och halvera restiden. Om man halverar restiden blir arbetsmarknadsregionen väsentligt större för den som bor norr om Dalälven. Jag noterar att regeringen nästan verkar ha glömt bort Sverige norr om Dalälven.

Jag förstår att det är roligt att prata höghastighetståg i södra Sverige och att det känns spännande att ha ett fantasiprojekt, men man måste få befintlig infrastruktur att fungera. Det är inte rimligt att det i dag tar längre tid att pendla mellan Sundsvall och Gävle än vad det gjorde för tio femton

år sedan. Det blir nästan längre avstånd varje gång det kommer en ny tidtabell.

Sveriges längsta flaskhals måste byggas bort. Det är inte rimligt med 27 mil enkelspår på en så lång sträcka. Detta är viktigt för persontransporterna, men det är minst lika viktigt för godstransporterna. Vi kan se i dag hur bristen på järnvägskapacitet hämmar investeringar längs Norrlandskusten.

Jag hoppas verkligen att ministern, regeringen och den kommande riksdagsledamoten Stefan Löfven inser värdet av en utbyggnad av Nya Ostkustbanan och korrigerar Trafikverkets förslag.

Anf. 26 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tycker att det är viktigt att retorik, politik och praktisk handling följs åt. Jag noterar att så inte riktigt är fallet när det gäller Lars Beckman.

När Lars Beckman satt i riksdagen under den förra mandatperioden och vi hade en borgerlig regering, som inte styrdes av en Stefan Löfven från Västernorrland utan av en Fredrik Reinfeldt från Täby, koncentrerades infrastrukturinvesteringarna till storstadsområdena. Då ökade urbaniseringen kraftigt, då centrerades statlig verksamhet till Stockholm, då fick man inte ett nytt statligt verk i Gävle, vilket vi nu har sett till, och man fick inte nya statliga myndigheter i övriga landet. Man hade över huvud taget inte en regering som brydde sig om – hur löd uttrycket? – stora delar av landet.

Min bestämda uppfattning är att man under den perioden centraliserade och urbaniserade väldigt mycket av Sverige. Detta märktes inte minst i trafikpolitiken. På den tiden röstade Lars Beckman igenom en budget som gav 100 miljarder mindre än den nuvarande nationella ramen för infrastrukturinvesteringar. På den tiden fanns det en finansminister som hette Anders Borg och som tyckte att det satsades för mycket på järnväg och att investeringar i den var olönsamma. Flera moderata ledamöter, inte minst från regionen, uttryckte som nationella företrädare sin stora tveksamhet till satsningar på järnvägsstrukturen, till exempel Norrbotniabanan.

Jag tillhör dem som tycker att vi ska bygga ihop detta land och att ökade regionala klyftor är ett bekymmer. Det är därför vi i regeringen agerar på ett helt annat sätt än man gjorde tidigare. När det gäller infrastrukturområdet är detta uppenbart. Nu knyter vi ihop landet och har en ökad ambitionsnivå för både järnvägsunderhållssidan och, inte minst, infrastrukturinvesteringar.

Fördelningen i den nationella plan som Trafikverket har tagit fram är 75–25 när det gäller järnvägssatsningar och vägsatsningar. Där har Moderaterna ännu inte gett besked, mer än att de tycker att det är för mycket satsningar på järnväg. Då vill jag fråga Lars Beckman om han tycker att man ska minska satsningarna på järnväg i den kommande planen. På samma sätt vill jag fråga Lars Beckman om han tycker att det är bra om förslaget om Norrbotniabanan ända upp till Skellefteå finns med i den nationella planen eller om Moderaterna kommer att fortsätta att äventyra sådana investeringar om de skulle råka vinna valet 2018.

Jag känner mig trygg i att vi kan lägga 100 miljarder mer, men jag vidhåller den roll jag har i detta fall, nämligen att jag inte kommer att uttala mig om enskilda objekt förrän vi är klara med hanteringen och presenterar

den nya nationella planen. Till skillnad från den moderata infrastrukturministern under den förra mandatperioden har jag i varje fall 100 miljarder mer att lägga på nationella investeringar. Det är lite styvt 700 miljarder totalt som vi nu har möjlighet att lägga på att stärka infrastrukturen. Detta är nödvändigt efter år av underinvesteringar.

Mellan åren 2006 och 2014 lade man stor kraft på att sänka skatterna och minska investeringarna, oavsett om vi talar om bostadsbyggande eller infrastruktur. Detta märks för alla som åker tåg, där det är signal- och växelfel, och för alla som kör på vägar, som har sämre bärighet. Den underhållsskuld vi har är gigantisk. Nu får vi börja lappa och laga de hål som skapades av alliansregeringen, som prioriterade skattesänkningar före investeringar i sådant som bygger landet stort.

Jag är nöjd med att vi ska kunna göra viktiga investeringar, inte minst för näringslivet, för att förbättra godskapaciteten men också arbetsmarknadsförsörjningen regionalt. Detta är därför prioriteringar när vi nu väljer vilka objekt det ska satsas på och i vilken ordning vi ska göra dessa investeringar.

Anf. 27 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Internet blev ingen fluga, som en av Tomas Eneroths föregångare sa.

Om man har Google och tillgång till internet tycker jag att man ska googla fram *Ekots lördagsintervju* med Lena Baastad. Statsrådet har uppenbarligen inte lyssnat på denna intervju, men gör gärna det! Där framgår pedagogiskt hur programledaren i Sveriges Radio förklarar för Lena Baastad hur skatteintäkterna ökade under den förra mandatperioden. Bland annat ökade vi satsningen på järnvägsunderhållet med 40 procent jämfört med den föregående socialdemokratiska regeringen.

Det blir lite otur när ministern slänger sig med retorik och inte kan de lokala förhållandena, men statsrådet kan inte vara omedveten om att Migrationsverket har lagt ett omfattande varsel på Gävleborg. Där har 140 medarbetare varslats om uppsägning, trots att Gävleborg kanske är det län som har tagit emot flest utrikesfödda. De 14 anställda, eller vad det var, som kommer att finnas på myndigheten i Gävleborg kan naturligtvis inte kompensera för de 140 som blir uppsagda. Det blir lite slängigt i retoriken.

Interpellationen handlar om Ostkustbanan. Denna interpellationsdebatt handlar om vikten av en utbyggnad av infrastrukturen i Gävleborg. Det är porten till och från Norrland. Jag förstår inte riktigt statsrådets retorik. Men det var kanske bara något som han slängde ur sig.

Man kan alltså bygga 14 rälsar bredvid varandra i Norrbotten och Västerbotten om man vill, om det sedan blir enkelspår från Härnösand. Det blir alltså en gigantisk flaskhals, herr talman, som innebär att det blir begränsningar för hela näringslivet i hela Sverige.

Nya Ostkustbanan skulle minska fossilberoendet. Vi skulle kunna bygga minst 63 000 nya bostäder. Vi skulle förbättra förutsättningarna för näringslivet i hela landet. Vi skulle förstärka sysselsättningen i hela landet när arbetsmarknadsregionen blir större och när näringslivet kan investera, om det finns en god infrastruktur.

Vi talar väldigt mycket om persontransporter. I morse när jag skulle ta mig hit tittade jag som tur var i tidtabellen och såg att mitt tåg kl. 7 var inställt. Vi som pendlar till och från Gävle är vana vid återkommande tågförseningar. I dag var det naturligtvis en extrem situation med snö. Jag fick därför åka kl. 6.14.

När arbetsmarknadsregionerna blir större kommer det naturligtvis att gynna utvecklingen. Det är inte rimligt att restiden mellan Sundsvall och Stockholm i dag är ungefär 25 minuter längre än vad den var för ungefär tio år sedan. Resandet mellan Gävle och Sundsvall har ökat med 80 procent sedan år 2000, vilket är fantastiskt bra.

Vi moderater värnar, till skillnad från denna regering, om alla trafikslag. Alla trafikslag behövs. Dessa trafikslag behövs i samverkan med varandra.

Låt mig vara tydlig, och jag önskar att regeringen lyssnar nu. Det är bättre att satsa på befintlig järnväg än att skapa ett fantasiprojekt i södra Sverige med höghastighetståg. Vill man se hela Sverige, vill man ha ett rikt näringsliv i hela Sverige och vill man göra det möjligt för oss som bor norr om Dalälven, då är det viktigt att vi också kan åka tåg och att vi också kan åka på vägarna. Det är viktigt att våra hamnar, och inte minst flyget, fungerar. Jag som är född och uppvuxen i Norrbotten har till och med haft årskort på SAS och suttit med de 100 pendlare som dagligen faktiskt pendlar mellan Luleå och Stockholm. Då är det viktigt med alla trafikslag.

Jag hoppas verkligen att regeringen och Stefan Löfven korrigerar Trafikverkets förslag när man nu ska komma med sitt beslut inom kort.

Anf. 28 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag noterade att det blir lite svårt för Lars Beckman att argumentera för stora järnvägssatsningar när alliansregeringen valde att lägga 100 miljarder mindre än vi nu gör på detta och ifrågasätta fördelningen 75–25.

Nya stambanor för höghastighetståg kan man, om man vill göra som Lars Beckman, kalla fantasiprojekt. Jag tror inte att alla de moderata politiker runt om i landet som är djupt engagerade i detta tycker att det är fantasiprojekt. I stora delar av världen och Europa har man höghastighetstågsprojekt.

Det som är viktigt, oavsett om vi talar om höghastighetståg eller inte, är att vi ger ett utrymme för nyinvesteringar i nya stambanor. Det som har hänt är att vi under 10–15 års tid har haft en kraftig ökning av tågtrafiken för att fler vill åka tåg. Fler privatpersoner vill åka tåg, men fler företag vill också skicka gods på tåg av klimatskäl och av andra skäl. Men när detta skedde skedde inte motsvarande investeringar, vare sig i järnvägsunderhåll eller i nyinvesteringar, eftersom alliansregeringen tyckte att det var viktigare att sänka skatter. Därför är det trångt på spåren, och därför får vi de flaskhalsar som Lars Beckman nu talar om.

Det är klart att det kommer att ta tid att åtgärda de underinvesteringar som har varit. Men det kommer inte att räcka att stärka det befintliga järnvägssystemet. Om vi ska kunna avlasta det måste vi också ha nya stambanor för att kunna se till att det finns utrymme för utökad kapacitet för persontrafik och för godstrafik.

Jag tillhör dem som tror att det är bra att man kan göra gemensamma breda överenskommelser när det gäller stora strategiska frågor för Sverige. När det gäller frågan om höghastighetståg skulle jag önska att det fanns en bred uppslutning, eftersom det kommer att vara ett stort industriellt projekt som kommer att spänna över flera mandatperioder. Det är ett av skälen till att jag också vill ha en dialog med allianspartierna. När ett sådant projekt väl påbörjas kan det nämligen inte bara avbrytas mitt i. Stora industriella projekt och systemprojekt är någonting som vi generellt är bra på i Sverige. Vi är duktiga på att hitta och modernisera med ny teknik och hitta effektiva transportlösningar. Men vi måste också ta ansvar för finansieringen. Det är ett av skälen till att jag gärna vill ha en bred överenskommelse där.

Återigen: Jag kan inte kommentera enskilda objekt, men jag delar Lars Beckmans uppfattning att det är viktigt att förstärka järnvägen. Jag delar också uppfattningen att vi måste hitta mer kapacitet som gör att hela stråken kan utnyttjas. Det spelar ingen roll om man gör investeringar i BK4 för 74-tonslastbilar, i vissa järnvägssträckor eller i vissa vägsträckor om man inte kan utnyttja hela systemkapaciteten. Det är för övrigt ett av skälen till att jag i detta arbete med en trafikslagsövergripande plan lyfter in sjöfarten och hamnarna.

Hamnarna har varit försummade under lång tid i fråga om planeringen. Från Sveriges hamnar blev man därför mycket glad när jag som första statsråd någonsin, vad jag vet, bjöd in hamnarna till ett möte – jag tror att bland andra Gävle hamn var med – för att diskutera hamnarnas betydelse för att mer gods ska kunna flyttas över till sjöfart. Detta är underutnyttjad resurs. I detta läge när vi, till skillnad från föregående regering, har genomdrivit en förändring när det gäller tonnageskatten, som gör att vi ökar inflagningen i den svenska sjöfarten, innebär det faktiskt att vi ger kapacitet för att man ska kunna lägga över mer gods på tåg och sedan över till sjöfarten. Det tror jag att inte minst många i Gävleregionen kan uppskatta.

I den nationella planen kommer vi att ge besked om hur vi ser på Ostkustbanan, eller för den delen Norrbotniabanan. Jag är också glad över att vi har 100 miljarder mer. Det kommer inte att räcka för alla de önskemål som finns, eftersom vi fortfarande under lång tid kommer att få lida av underinvesteringarna under den period då man prioriterade skattesänkningar framför sådant som bygger landet starkt.

Anf. 29 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Internet var alltså ingen fluga, som din företrädare trodde att det skulle bli.

Var och en kan gå in och lyssna på *Ekots* lördagsintervju med Socialdemokraternas partisekreterare, där programledaren mycket pedagogiskt förklarar för Socialdemokraterna att skatteintäkterna ökade under den förra mandatperioden. Den oneliner ni kör börjar bli ganska tröttsam. Men det är kanske någon SSU:are som tror på detta – vad vet jag.

Det är jag som har väckt den interpellation som vi debatterar i dag, och det är riktigt att jag är moderat. Jag är stolt över det, och nöjd.

Däremot är det så att arbetet med Nya Ostkustbanan har en bred politisk förankring. Alla partier ställer sig bakom det. Alla kommuner arbetar tillsammans för det, och alla regioner och landsting arbetar tillsammans för det.

Jag noterar att man nästan ser hur det lyser i ögonen på statsrådet när han får tala om höghastighetståg. Det förstår jag. Det är ett jättespännande och bra projekt. Men för den som bor i Hofors eller i Söderhamn, för den som drabbas av ständiga tågförseningar mellan Gävle och Uppsala eller mellan Hudiksvall och Gävle, hjälper det inte att ni bygger en höghastighetsbana i södra Sverige. Jag har respekt för mina moderata kollegor som naturligtvis ser ett värde i en sådan. Men jag tror också att många förstår att man måste värna om det som man har. Man måste värna om den befintliga infrastrukturen. Och man måste även norr om Dalälven kunna få se infrastruktursatsningar som fungerar.

Jag är helt säker på att statsrådet är väl bekant med hur viktig skogsindustrin är i Sverige, hur viktig basindustrin är i Sverige och hur viktigt det är för de 14 000 arbetslösa i Gävleborg att vi får en bättre fungerande infrastruktur som gör att man kan pendla ännu bättre till Sundsvall och Härnösand eller till Mälardalen.

Som sagt var finns det en bred politisk enighet mellan alla partier norr om Dalälven om att regeringen måste korrigera Trafikverkets förslag till plan.

Anf. 30 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Den breda enigheten känner jag väl till. Inte minst Elvy Söderström och många andra regionala företrädare har lett arbetet. Jag blev djupt imponerad när man i remissomgången med länsplaneupprättarna hade en stark uppställning från hela norra Sverige kring två projekt – Ostkustbanan och Norrbotniabanan. Det var den prioritering som man samfällt över partigränserna ställde sig bakom. Det är någonting som naturligtvis gör ett djupt intryck inför det arbete som jag nu har att prioritera rätt insatser i den nationella planen. Det är viktigt inte minst för industrin. Jag har själv min bakgrund i industrin och känner väl till skogsindustrin som den kronobergare och smålänning som jag är. Därför vet jag att både 74-tonslastbilar och BK4, men också fungerande järnvägstransporter och en aktiv industripolitik, är helt avgörande. Fredrik Reinfeldt sa i Davos: We used to have people in the industry, but they are basically gone. Men det är inte som Fredrik Reinfeldt hävdade, att svensk industri är nästan borta.

Tvärtom är vi ett exportberoende industriland som nu nyinvesterar. Vi satsar starkt på industrin i Sverige, och det går bra för den – för att den har en regering som gynnar dess tillväxt. Vi gör nämligen infrastrukturinvesteringar som ger industrin möjlighet att utveckla nya, klimatsmarta produkter. Inte minst i Sandviken har vi ett projekt med elvägar, där man med Ernsts Express Scania lastbilar kan köra fossilfria tunga transporter.

Detta är början till att bli världens första fossilfria välfärdsland och se till att vi skapar den permanenta världsutställning som gör att Sverige – med tuffa klimat, bra handslag med industrin och bra forskning – kan vara världsledande och öppna nya marknader för svensk fordonsindustri, som jag själv ursprungligen kommer ifrån. Det känns bra att leva i ett land där vi gör stora satsningar på industrin. Naturligtvis måste infrastrukturinvesteringar följa många av de prioriteringarna. Med 100 miljarder mer kan vi göra väsentligt mycket mer än tidigare, och det gläds jag åt.

Anf. 31 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Lars Beckman har ställt sju frågor till mig vilka berör vilken syn jag har på hur vinterväghållningen genomförs och vilka åtgärder jag avser att vidta för att förbättra vinterväghållningen i Sverige.

Att vinterväghållningen på våra vägar håller en hög kvalitet har stor betydelse för såväl framkomligheten som trafiksäkerheten. Trafikverket, som har regeringens uppdrag att ansvara för vinterväghållningen, har därför framtagna krav för vad som ska gälla för vinterväghållningen på de statliga vägarna. Kraven ser olika ut beroende på vägtyp och mängden trafik på vägen. Kraven gäller dock lika i alla delar av landet.

För att ständigt förbättra och utveckla både framkomligheten och vinterväghållningen bedriver såväl regeringen som Trafikverket ett kontinuerligt förbättringsarbete. Bland annat genomförs dialog med branschen för att fånga upp synpunkter. Trafikverket anlitar en tredje part som ska följa upp entreprenörernas arbete och kontrollera att insatser både startar och blir slutförda i rätt tid samt att resultatet blir som avtalat.

Trafikverket har också utvecklat nya metoder och arbets sätt för uppföljning. Till exempel används gps i fordonen, vilket möjliggör att det utförda arbetet kan följas upp på en detaljerad nivå. Trafikverket har identifierat ett antal vinterkritiska sträckor där extra åtgärder vidtas. Det kan exempelvis vara kritiska backar där det går mycket tung godstrafik eller avsnitt som ofta sätts igen av snödrev.

Det är inte enbart vinterväghållningen som avgör framkomligheten på de statliga vägarna vintertid. Det är även viktigt att såväl fordon som förare är förberedda och vidtar de åtgärder som väglaget kräver. Att använda vinterdäck med rätt mönsterdjup är en viktig åtgärd, liksom att planera sin färd efter väderleksförhållanden. Näringsdepartementet har remitterat ett förslag om utökade vinterdäckskrav för tunga fordon för att minska risken för olyckor och blockerande fordon, och frågan bereds nu.

För att stärka svenskt trafiksäkerhetsarbete initierade regeringen 2016 en nystart av nollvisionen och lade fast en inriktning för det fortsatta arbetet. Som exempel på konkreta åtgärder kan nämnas förbud mot handhållen mobiltelefon under körning och ökningen av de ekonomiska ramarna för infrastrukturen i kommande planperiod med drygt 100 miljarder kronor, vilket möjliggör kraftfulla satsningar på utveckling av infrastrukturen och däribland trafiksäkerheten.

Jag vill även framhålla att kostnaderna för vinterväghållningen varierar med hur vintervädret utvecklar sig och hur mycket insatser som behöver genomföras för att hålla vägarna i skick. Trafikverket genomför alltid vinterväghållning så länge behov finns. Även om de totala kostnaderna blir höga avbryts inte verksamheten.

Sammantaget kan jag konstatera att Trafikverket har väl utarbetade rutiner för hur vinterväghållningen ska utföras och för hur resultatet följs upp. Förbättringar och utveckling av verksamheten pågår också på flera olika plan för att säkerställa en god framkomlighet, bland annat inom arbetet med nollvisionen men även i dialog med branschen. Att de statliga vägarna har god framkomlighet under vintern är en viktig fråga för regeringen, och jag avser att fortsatt följa frågan.

Anf. 32 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Tack för svaret, statsrådet!

Jag tänkte börja med söndag kväll. Jag har två goda vänner, Peter och Roger. De är väldigt erfarna och har kört lastbil mycket länge; de är över 60 år. I söndags körde de till Trondheim från Gävle. Peter har kört den sträckan i många år – jag tror att det är ett trettiotal år. I söndags åkte de på E4:an, svängde vänster vid Tönnebro och åkte sedan väg 83. Det var blixthalka hela söndagskvällen. Roger sa: Det var tur att det var jag och Peter, två erfarna chaufförer, som körde.

Sedan kom de upp till E14. Där var det också blixthalka. De körde vidare över den norska gränsen, och på den norska sidan var det inte blixthalka. I samma klimatzon och på samma väg – E14 är en otroligt viktig nationell väg – var det blixthalka hela vägen på den svenska sidan och mycket gott väglag på den norska. Det visar att Sverige har stora problem med vinterväghållningen.

Jag blev under hösten kontaktad av många, inte minst i åkerinäringen, som sa: Du måste agera, Lars! Veckan före jul träffade jag därför åkerinäringen. Vi hade ett möte i Bollnäs där Sveriges Åkeriföretag och Maskinentreprenörarena, den organisation som organiserar de företag som faktiskt sköter vinterväghållningen, var med. En av åkarna berättade att hans pappa startade företaget 1950. Han har alltså rätt många års erfarenhet, och han sa att han aldrig varit med om sämre vinterväghållning än under de senaste två åren.

Konsekvenserna har vi sett. Vi har sett E4:an vid Hudiksvall stängas av i 24 timmar på grund av blixthalka. Vi har sett en skolbuss åka av vägen utanför Bollnäs – i Bergsjö i Nordanstig var det. Vi ser hur långtradare efter långtradare fastnar. Detta, herr talman, är fruktansvärt. Sverige har fyra årstider, och man måste som medborgare kunna förvänta sig att vinterväghållningen fungerar i hela Sverige.

Sveriges Åkeriföretag har naturligtvis inte suttit på sina händer, utan man har granskat vinterväghållningen. Man har granskat de krav som är uppsatta, och sedan har man anlitat en konsult som fysiskt har åkt runt och granskat hur Trafikverket har följt upp sitt uppdrag. Eftersom internet inte blev någon fluga kan vi gå in på Youtube och se filmen av den sträckningen på E16. Det är uppenbart att det brister i kontrollen. Det är alltså inget fel på de krav som har ställts, utan de är jättebra. Skulle kraven följas skulle vi slippa se skolbussar med barn åka i diket.

Jag hade önskat en lite, lite mer ödmjuk attityd från statsrådet. Man hade kunnat säga att det finns stora problem på området. Man hade kunnat säga att Trafikverket brister i sin uppföljning. Detta var också något Maskinentreprenörerna och Sveriges Åkeriföretag var överens om när vi träffades i Bollnäs; de sa att det nog inte är fel på kraven utan att problemet är att de inte följs. Problemet är också att det inte sker någon uppföljning.

Den mätning som gjordes visade att E16 var halare än en halkbana. Vid den kontroll som gjordes var alltså E16 halare än en halkbana! Det säger ju sig självt att man måste vidta konkreta åtgärder för att få ordning på detta – av många olika skäl.

Anf. 33 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tackar Lars Beckman för engagemanget.

Jag är faktiskt, precis som Lars Beckman, djupt engagerad i att trafiken ska vara säker. Jag gillar att köra bil och färdas mycket på såväl småländska vägar som runt omkring i landet, och jag tycker att det ska vara säkert. Därför har jag engagerat mig i dessa frågor, vare sig det handlar om mobiltelefoni under färd eller vinterdäckskrav. När tunga fordon inte har vinterdäck förorsakar det inte bara olyckor, utan det blockerar dessutom snöröjningen. Jag tycker att det är jätteviktigt att vinterväghållningen fungerar bra.

Jag tycker att det är bra att Trafikverket nu under senare år utrustar alla med gps. Det har ju funnits en debatt här i riksdagen där en del kollegor till Lars Beckman har ifrågasatt den tuffa kontrollen från Trafikverket för att man tycker att den är lite för hård. Jag tycker att kontrollen är bra – vi ska veta vart skattebetalarnas pengar går, och vi ska se till att de tjänster vi betalar för blir utförda.

Det är dock viktigt att påpeka att det inte är Trafikverket som utför detta. All snöröjning upphandlas i konkurrens. Trafikverket bedriver ingen snöröjning i egen regi, utan det är privata entreprenörer som genomför den. Jag undrar om Lars Beckman tycker att denna fråga ska tas upp, alltså huvudmannaskapet för snöröjningen. Jag tror inte att det är aktuellt för närvarande.

Jag vill hoppas och tro att maskinentreprenörer och åkerinäringen har goda möjligheter att fullfölja uppdraget. Det är viktigt eftersom Trafikverket låter en tredje part granska transportererna och att entreprenörerna startar i rätt tid. Man ska kunna se om det är sand eller salt som hålls ut. Allt sådant mäts nu och följs upp. Det är till och med så att man kan få vite på 20 000–60 000 kronor, beroende på storleksförhållanden, om man inte fullföljer det uppdrag man har.

Jag tycker att det är självklart att Trafikverket ska använda de styrinstrument som finns. Det är viktigt att entreprenörerna fullföljer uppdraget. Det är också viktigt att man säkerställer att vi har bra vinterväghållning på våra vägar, inte minst i ett läge där vi vet hur avgörande detta är för trafiksäkerheten.

Om det finns brister är det bara bra om Trafikverket åtgärdar dem. Jag har själv haft en dialog med maskinentreprenörer, åkeriföretag och många andra. Jag noterar att vissa har varit lite fundersamma över vårt krav på vinterdäck, men jag ser det inte som att detta står i motsatsställning till att förbättra vinterväghållningen. Jag ser det i stället som att båda är insatser som förbättrar förutsättningarna för en fungerande vinterväghållning.

Jag noterar också att detta inte är en budgetfråga – Lars Beckman och jag själv vet detta, men det är viktigt att veta för dem som eventuellt följer debatten på tv. Det är inte som det kanske har varit i en del kommuner – att man inte kan snöröja när pengarna tar slut. I staten är det så att Trafikverket ska fullfölja vinterväghållningen, och det må kosta vad det kostar. På sikt kommer det ändå alltid att komma någon mild vinter så att det jämnar ut sig.

Vi kan också se att det varierar budgetmässigt över åren. Det varierar dock inte över mandatperioderna, så kvaliteten på vinterväghållningen av görs uppenbarligen inte av vilken regering som styr.

Vi kan däremot konstatera att Trafikverket under denna regering har ökat uppföljningen via gps, för att kontrollera att de privata entreprenörerna fullföljer sitt uppdrag, genom tredjepartskontroller, för att säkerställa att man också gör detta, samt genom sanktionsmöjligheter.

Jag tycker att det är avgörande att vi har fungerande vinterväghållning. Jag tycker också att det är viktigt att vi använder den professionalitet och kompetens som finns hos åkerier och maskinentreprenörer och att dessa är med och ger råd om vilken utrustning vi ska ha för att få bästa möjliga vinterväghållning.

Trafikverket har haft synpunkter på VSP-rapporten, och det kan jag ha respekt för. Men – återigen – ingen ska tveka vad gäller regeringens mål: Vi ska ha väl fungerande vinterväghållning. Det är helt nödvändigt för trafiksäkerheten.

Anf. 34 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Vi är alltså överens om att vi ska ha en väl fungerande vinterväghållning i Sverige. Det som vi möjligtvis inte är överens om är huruvida detta fungerar.

Jag hoppas att infrastrukturministern har så många goda medarbetare att han kan ta fram ett underlag och titta bara på den senaste månadens händelser i Gävleborg. Polisen gick till och med ut och varnade för att det var sådan blixthalka på E4:an att man avrådde bilister från att ge sig ut. Polisen gick ut och sa: Ge er inte ut på vägarna!

Det är ett normalförhållande med vinter i Sverige. Det är ingenting som plötsligt inträffar, utan det är ett normalförhållande.

Det finns säkert inte någon quick fix på detta, men jag noterar till exempel att antalet plogbilar i Sverige är mindre än vad det var 1992. Man kan effektivisera mycket, men det är svårt att effektivisera bort plogbilar. När det snöar, och när det finns en väg, måste man ploga och halkbekämpa.

Jag körde själv ut på E16 en fredagskväll för några veckor sedan, det var nog mellan jul och nyår. Jag har en fyrhjulsdriven bil med dubbdäck, men det var som att åka på en halkbana.

Verkligheten slår alltid retoriken i denna kammare. Verkligheten slår alltid önsketänkande. Verkligheten – inte önsketänkande – är det som påverkar den som kör.

Uppenbarligen fungerar inte vinterväghållningen. Jag roade mig i går kväll med att inför denna debatt titta på vilka värsta exempel jag skulle välja. Det fanns så många exempel att jag knappt kunde välja något, men när skolbussar åker av vägen tycker jag att det har gått för långt. Erfarna åkare, som har drivit sitt företag sedan 1950, berättar hur dåligt det har varit de senaste åren, och denna situation är helt enkelt inte godtagbar.

Jag noterar också att maskinentreprenörerna har gett mig exempel där de som utför snöröjningen kanske hade ansvar för fyra mil för något år sedan men nu i stället har ansvar för åtta mil, med i princip samma betalning. Det innebär per definition att det tar dubbelt så lång tid.

Vi är helt överens om att noggranna uppföljningar av entreprenörerna ska ske. När man upphandlar och köper en tjänst ska man självklart få det som man har beställt.

Om en entreprenör – oavsett om det är ett statligt bolag eller en privat entreprenör – inte levererar den tjänst som vi har beställt ska det utgå vite med ett rejält belopp. Om entreprenören fortfarande, efter att den har fått

ett kraftigt vite, inte har förstått att den ska leverera förutsätter jag att man säger upp avtalet med entreprenören.

Det handlar om liv och död. Det handlar om arbetsmiljö för alla de chaufförer som sitter i sina bilar och faktiskt är beroende av att E4:an fungerar.

Backen mellan Sverige och Norge kallas för övrigt ”svenskbacken” av yrkeschaufförerna. Det är där lastbilarna halkar. Det är i denna tre kilometer långa backe som lastbilarna fastnar på grund av att man på den svenska sidan inte utför halkbekämpning tillräckligt väl. I detta läge skulle jag önska att statsrådet vidtar mer konkreta åtgärder.

När det gäller däckfrågan tycker jag att det är jätteintressant att regeringen består av Miljöpartiet och Socialdemokraterna. Det är bra att statsrådet säger att däcken har betydelse. Då är det fullständigt obegripligt att man över huvud taget kan tillåta kommuner att ha dubbdäcksförbud för privata personbilar. Kombinationen av usel vinterväghållning – E4:an är halkigare än en halkbana – och att bilister förbjuds att köra med dubbdäck går emot riksdagens nollvision om antalet döda i trafiken.

Anf. 35 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag noterar att Lars Beckman och jag är eniga om vikten av uppföljning och tuffa sanktioner mot dem som inte fullföljer uppdraget. Jag delar den uppfattningen. Jag är själv oroad över att hetsen i trafiken har ökat och över annat trafikbeteende som i sig gör att vi riskerar att få en försämrad olycksstatistik.

Å andra sidan är det med det underlag som vi har svårt att hävda att det skulle inträffa fler olyckor. I uppföljningen av nollvisionen kan vi konstatera att det är färre än någonsin som skadas eller dör i trafiken.

Ett av skälen till att jag vill gå fram med förslaget om vinterdäck på samtliga hjul på tunga fordon är just att vi har sett ett antal olyckor där tunga fordon är inblandade. Inte minst är det så att utländska åkerier har sämre däckkvalitet, vilket märks i södra Sverige.

I relation till Norge – på tal om Norgebacken eller Sverigebacken – bör vi veta att man i Norge har en sådan lagstiftning om vinterdäck.

Jag har ännu inte förstått om Lars Beckman är för eller emot att vi ska införa krav på vinterdäck. Jag tycker att det är viktigt, eftersom den skada som ett tungt fordon kan åsamka om man inte har rätt kapacitet att väja undan eller att bromsa är väldigt stor. Därför är det viktigt för mig att se till att få stöd för att kunna genomdriva kravet på vinterdäck.

Det är naturligtvis också viktigt att vi säkerställer att denna kontroll finns i hela landet samt att kapaciteten finns i hela landet. Jag inser – och jag tror att Lars Beckman också gör det – att det finns en balans mellan Trafikverkets behov av att göra effektiva upphandlingar och de resurser som finns till förfogande, inte minst i norra Sverige, för entreprenörer som ska kunna fungera på en marknad.

Jag tänker fortsätta den dialog som jag har haft med åkerinäringen för att säkerställa att vi har rätt resurser för detta. Jag tror inte att detta är ett område där Trafikverket ska börja att i egen regi bedriva underhåll eller vinterväghållning. När det gäller järnvägsunderhållet har vi dock valt att gå en väg som innebär att vi ökar Trafikverkets egen kapacitet.

Vi har alltså inte några skilda uppfattningar. Däremot har vi möjligtvis olika erfarenheter av och åsikter om huruvida det var bättre förr.

Jag noterade inför denna interpellationsdebatt att jag tittade tillbaka på några interpellationsdebatter som min moderata företrädare, Catharina Elmsäter-Svärd, deltog i. Det var likadant då – det var många anekdoter om sträckor, där åkare talade om att detta var det sämsta någonsin.

Jag kan ha respekt för det, men jag konstaterar att mätmetoderna är bättre nu. Man har bättre kontroll på leverantörerna. Man har bättre indikatorer på när man ska göra insatser.

Men man måste naturligtvis också stenhårt följa upp så att insatserna också genomförs. Om detta skulle innebära att man får kapacitetsproblem på grund av andra utmaningar som finns i åkerinringen måste vi vara beredda att diskutera det. Jag är inte beredd att äventyra säkerheten på våra vägar genom att vi har brister i vinterväghållningen.

Det är därför jag har fört en djup dialog med Riksförbundet Enskilda Vägar om vinterväghållningen i norra Sverige, där enskilda väghållare åtminstone i början av vintern har haft utmaningar med att säkerställa att snöröjningen kan fungera på ett bra sätt. Nu verkar dessa problem tack och lov ha löst sig.

Det måste ju otvetydigt vara så att till exempel ambulanser och hemtjänstfordon ska kunna komma fram. Detta måste aktörerna lösa, oavsett om det handlar om statliga bolag, privata bolag eller en statlig myndighet. Det kravet ställer vi, och jag vägar påstå att det absolut inte finns några politiska skiljelinjer här.

Återigen: Jag uppskattar Lars Beckmans engagemang i frågan och kommer själv att fortsätta engagera mig i den.

Jag välkomnar all draghjälp för att säkerställa att vi får ett säkrare beteende i trafiken.

Anf. 36 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! När jag hörde förslaget om vinterdäck för tunga fordon tyckte jag spontant att det lät bra. Efter att jag sedan har satt mig in i frågan, läst på och träffat åkare förstår jag att det inte är så enkelt som att vi kan ställa krav på vinterdäck för tunga fordon för att lösa problemet, eftersom det är skillnad på personbilar och tunga fordon.

Jag är glad att ministern inser att det finns en koppling mellan trafiksäkerhet, antalet döda i trafiken och däck, för om man har man den insikten borde man naturligtvis bekämpa alla idéer om dubbdäcksförbud för personbilar.

Verkligheten slår som sagt retoriken. Mätningar visar att E16 är halare än en halkbana, och det borde naturligtvis förskräcka. E4:an var avstängd 24 timmar på grund av blixthalka. Vi kan inte ha det så. Vinterväghållning och halkbekämpning måste fungera i ett land med fyra årstider. Det måste fungera så att gods och personbilar kan flöda.

Det finns en vägsträcka i Sverige som är hemskare än många andra, nämligen E4:an mellan Gävle och Söderhamn. När man ska åka söderut från Hälsingland vore det logiska att välja E4:an, men den är avstängd så ofta på grund av bilar som åkt av vägen. Därför väljer tung trafik andra vägar som är betydligt mer olämpliga att åka på.

Det är bra att vi har politisk enighet om att vi ska ha god vinterväghållning. Det vore ännu bättre om statsrådet vidtog konkreta åtgärder för att säkerställa att vi har en god vinterväghållning, så att bilister, yrkeschaufförer och andra kan komma fram tryggt och säkert till sina resmål.

Anf. 37 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag noterar att Lars Beckman ännu inte kan ge besked om huruvida han tycker att det är bra med en vinterdäckslagstiftning eller inte, vilket är olyckligt. Jag tror att en sådan lagstiftning vore bra ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Både Lars Beckman och jag måste ha vinterdäck på alla fyra hjulen på våra fordon som vi framför, och jag tycker att det är rimligt att det också gäller tunga transporter. Detta är en fråga som är viktig för mig. En av de första frågor som jag motionerade om när jag kom in i riksdagen i början på 90-talet var frågan om vinterdäck, då jag vet att det är helt avgörande för förmågan att rädda liv och undvika kollisioner att kunna bromsa i tid.

När det gäller rapporten, som jag lovade att återkomma till, ska man vara medveten om att det riktats en hel del kritik mot hur den är konstruerad. VSP, som gjorde rapporten på uppdrag av Sveriges Åkeriföretag, har fått en hel del kritik från Trafikverket för hur man sammanfattar rapporten och vilka tolkningar man gör. Som jag har förstått finns det också en hel del felaktigheter i rapporten. Det må vara som det är med detta. Som statsråd tänker jag inte bedöma huruvida rapporter och underlag är felaktiga eller inte, men jag tycker att det är bra att också åkeriföretagen själva bidrar med att ta fram ett bättre underlag. Det är viktigt att dialogen mellan Trafikverket och näringen fungerar, och jag är själv djupt engagerad i den.

Ingen ska tveka om att vi sätter trafiksäkerheten främst. Det kommer att vara avgörande vare sig vi talar däck, mobiltelefoni eller alkoholkontrollerna, som vi nu ökar med automatiserade alkobommar i våra hamnar och på andra ställen. Det gäller naturligtvis också en väl fungerande vinterväghållning. Detta är helt avgörande.

Jag tror fortfarande att det är bra att det är entreprenörer som upphandlas för detta. Jag noterar att Lars Beckman inte vill ta frågan så pass långt att vi ska ta ifrån de privata entreprenörerna detta ansvar och lägga det i statlig regi. Det kanske får bli en efterkommande debatt i så fall.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2017/18:311 om förändringar på riksväg 50

Anf. 38 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Lars Beckman har ställt en rad frågor till mig om de förändringar på riksväg 50 som Trafikverket kommer att genomföra främst i syfte att höja trafiksäkerheten på vägsträckan mellan Söderhamn och Glösslöbo.

Prioriteringar av åtgärder på väg 50 på aktuell vägsträcka är en fråga för Region Gävleborg, som i egenskap av länsplaneupprättare har uppdraget att arbeta fram förslag till en länstransportplan för den regionala transportinfrastrukturen. Åtgärder på väg 50 mellan Söderhamn och Glösslöbo ingår i Region Gävleborgs förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029.

Regionen har valt att prioritera detta objekt då man bedömt att vägen är ett viktigt arbetspendlingstråk. Syftet med de föreslagna åtgärderna är dels att säkerställa hög trafiksäkerhet, användbarhet och framkomlighet

för trafikanterna, dels att göra vägsträckan mer tillgänglig för kollektivtrafikresenärer.

Regeringen avser att fastställa ekonomiska ramar för länsplanerna under våren 2018. Respektive län ska sedan fastställa länsplanen efter det att regeringen beslutat om de definitiva ekonomiska ramarna för länsplanerna. Jag kan därför i dag inte uttala mig om enskilda objekt.

Anf. 39 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Det verkar som att regeringens myndighet Trafikverket starkt ogillar framför allt dem som bor i Hälsingland. Vi har sett hur man släcker ned gatubelysning. Vi har debatterat hur dåligt vinterväghållningen fungerar. Bland det senaste är alltså att man ska smalna av en väldigt viktig pendlingssträcka mellan Söderhamn och Bollnäs. Anledningen sägs vara att man vill öka trafiksäkerheten genom att göra en bred väg smal. Om så vore fallet skulle naturligtvis regeringen se till att alla vägar smalnas av i Sverige. Om det vore bra för trafiksäkerheten i Sverige skulle man naturligtvis ta bort Essingeledens dubbla filer och bara göra en fil.

Vad säger då de som bor i Hälsingland om den avsmalning av vägen som man avser att göra? En tidigare expert på statliga Transportstyrelsen säger att det är dumaste han någonsin hört. En annan viktig aktör, räddningstjänsten i Hälsingland, säger: Vi ser väg 50 som en pulsåder. Vi är mycket starkt kritiska till att man smalnar av vägen. Räddningstjänsten måste ju komma fram snabbt. Men och i och med att man gör det svårare att köra på riksväg 50, som är en så viktig pulsåder mellan Edsbyn, Bollnäs och Söderhamn, kommer det att ta längre tid, vilket kan få ödesdiga konsekvenser.

Det är en bred fin väg i dag som ska göras till en smal väg. Om räddningstjänsten ligger bakom ett långsamtgående fordon och det är mötes trafik kan man inte köra om. Men statsrådet säger i sitt svar att det blir säkrare vägar. Men han får gärna korrigera det.

Jordbrukarna som kör på riksväg 50 var nästan först ut med att säga att det här är ett riktigt stolleprov. Vi har i dag en fin bred väg som ska bli smal. När jordbrukarna med sina traktorer åker ut på den kommer det att bli långa trafikköer.

Moderaterna i Söderhamn reagerade kraftigt och tillskrev kommunstyrelsen, och man diskuterade detta i de politiska församlingarna. Nu har Eva Lindberg, som är socialdemokrat och partivän till statsrådet, inkommit med en skrivelse som lyder: I remissyttrandet till nationell plan för transportsystemet framgår att Region Gävleborg är kritisk till såväl planerade vägavsmalningar som hastighetssänkningar på länets vägnät.

Det framgår bland annat att Region Gävleborg välkomnar de tankar och förslag som finns om särskilda satsningar på mötesseparerad väg inom det regionala vägnätet men att man är djupt kritisk till avsmalning av väg.

Man skriver vidare: Inte heller kan vi se att den faktiska trafiksäkerhetsrisken kan motivera de planerade insatserna.

Det finns alltså en bred politisk enighet i Gävleborg om stolligheten och dårskapen att göra breda fina vägar smalare.

Regeringen säger att vi ska ha större arbetsmarknadsregioner. Det är 14 000 arbetslösa i Gävleborgs län. Det säger sig självt att man måste kunna ta sig fram med alla transportslag.

Som jag sa i den förra interpellationsdebatten är det otroligt viktigt med en möjlighet till en hög trafiksäkerhet. Att göra breda vägar smalare är riktigt, riktigt dumt, precis som många säger i Hälsingland.

Anf. 40 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Låt mig först göra en reflektion. Jag är förvånad över att en ledamot i Sveriges riksdag kallar statliga tjänstemän eller andra företrädare för stolliga och dumma eller vid andra invektiv. Vi borde ha ett lite mer vårdat språk i riksdagen. Det handlar om myndigheter och tjänstemän som arbetar å hela Sveriges vägnar, och de gör det utifrån sina förutsättningar.

Jag trodde också att Lars Beckman hade klart för sig hur ansvarsfördelningen ser ut. Det är Region Gävleborg som tillsammans med Trafikverket prioriterar vilka projekt de vill ha i länsplanen. Regeringen fastställer bara ramen och objekten och går inte in och ser på vägavsmalningar, hastighetssänkningar eller andra åtgärder. Detta är något som ni själva får hantera.

Om regionen har en annan uppfattning än vad man har skickat in till regeringen när det gäller nuvarande länsplan är man välkommen att återkomma till regeringen med korrigeringar. Det kan innebära förändringar och förseningar, vilket naturligtvis också jag inser. Men det är regionen som själv avgör prioriteringarna. Vad regeringen har gjort är att öka länsplaneanslaget med 5 procent så att regionen får mer resurser än tidigare för att kunna arbetsmarknadsförstora eller förbättra tillgängligheten.

Jag är väl bekant med hur viktigt det är med fungerande pendlingsstråk. Det är viktigt att man förbättrar framkomligheten på vägarna så att människor kan pendla till arbetet. Samtidigt måste man hitta sätt att bygga ut kollektivtrafik eller regionförstora.

Ansvar i frågan om utformningen på väg 50 ligger dock i dialogen mellan regionen och Trafikverket. Finns det en dialog där? Jag informerade mig själv i går genom att tala med Hälsingerådets ordförande och har förstått att det finns en opinion som vill förändra förutsättningarna. Ni är välkomna att göra det. Det är inte regeringens sak. Regeringen fastställer den slutgiltiga länsplan som ni i Gävleborg väljer att prioritera. Hur utformningen av den ser ut är något som ni får hantera i dialog med Trafikverket.

Lars Beckman och övriga politiska representanter i regionen är välkomna att återkomma. Vi fastställer inte länsplanen än. Det gör vi inte förrän under våren. Ni är alltså välkomna att lämna in korrigeringar efter dialog med Trafikverket.

Anf. 41 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Det är möjligt att jag var otydlig, men jag repeterar gärna igen. Rubriken ”Det är det dummaste jag någonsin hört” var ett citat från en tidningsartikel i Hela Hälsingland.

Det är bra att infrastrukturministern nu säger att om man inte vill göra vägar smalare behöver man inte göra det. Det intressanta är dock att i en annan interpellationsdebatt som jag har haft med statsrådet konstaterade vi att trafiksäkerhet i Sverige är viktigt och att riksdagen har satt upp en nollvision. Det vore därför intressant att höra statsrådets problematisering och om han delar uppfattningen att vi får ökad trafiksäkerhet i Sverige om vi

går från breda fina vägar med vägren till att vi gör vägarna smalare och tar bort vägrenen.

Innebär det att risken för trafikolyckor ökar eller minskar om en bilist står på en väg utan vägren när han eller hon exempelvis får punktering och måste byta däck vid vägen? Kommer risken att öka eller minska när räddningstjänsten ska rycka ut om uttryckningstiderna blir längre? Den principiella frågan måste statsrådet naturligtvis kunna ha en uppfattning om.

Delar statsrådet uppfattningen att trafiksäkerheten i Sverige ökar om vi gör stora, fina och breda vägar smalare? Detta förväntar sig nog medborgarna att få höra.

Anf. 42 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag noterar att Lars Beckman nu byter inriktning och inte längre vill diskutera förändringarna på riksväg 50, som interpellationen faktiskt handlar om. När det gäller förändringar för riksväg 50 har jag inga bekymmer med det om regionen vill göra andra prioriteringar. De är välkomna att göra det.

Den generella debatten är intressant, inte minst med tanke på att det i diskussionen om den nationella planens utformning finns en pågående dialog om hastighetsförändringar, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och mitt-räckesplaceringar.

Jag vet att Lars Beckman precis som jag är djupt engagerad i trafiksäkerheten. Ibland förekommer målkonflikter mellan framkomlighet och trafiksäkerhet. Det råder ingen tvekan om det. Det säger också trafikforskningen. Därför måste den målkonflikten kunna bemötas när man gör prioriteringar i de olika projekt som finns framöver.

I detta fall handlar det återigen om en dialog som ni i Gävleborg måste ha med Trafikverket. Ni är som sagt välkomna att återkomma. Regeringen tänker inte fastställa några förändringar på riksväg 50 förrän i vår när vi fattar beslut om den nationella planen.

Där lägger vi 100 miljarder mer på infrastrukturen än vad alliansregeringen gjorde så att vi kan lägga 47 procent mer på järnvägsunderhåll och öka tillgängligheten och säkerheten på vägarna. Vi kan både upprätthålla kvaliteten på den infrastruktur vi har och faktiskt också göra nya infrastruktursatsningar, vilket är välkommet för att öka framkomligheten.

Lars Beckman, liksom hela Gävleborg, är välkommen att återkomma i frågan så småningom.

Anf. 43 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Tyvärr var den Rutrapport klar till i dag som handlar om hur mycket mer pengar Moderaterna avsätter till vägar än vad den miljöpartistiska och socialdemokratiska regeringen gör. Det finns säkert anledning att återkomma till det.

Det handlar som sagt om riksväg 50, där Trafikverket tycker att trafiksäkerheten höjs genom att man gör vägen smalare. Företrädare för det statliga verket har i medierna sagt och tycker uppenbarligen att trafiksäkerheten ökar om man gör riksväg 50 smalare. Man gör en stor, fin och bred väg smalare.

Jag vill ändå veta om statsrådet delar uppfattningen att trafiksäkerheten blir bättre om vi gör vägar smalare. Är det den principen som gäller? Kommer regeringen att gå vidare med detta på fler vägar om det skulle gå så olyckligt att statsrådet får fortsätta under nästa mandatperiod? Är det detta vi ser framför oss: de stora, fina och breda vägar vi har i Sverige ska göras smalare?

Svara gärna också på frågan om riksväg 50! Tror statsrådet att trafiksäkerheten ökar eller minskar om man gör en bred och fin väg smalare?

Anf. 44 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tänker inte svara på frågor om enskilda objekt. Jag anar att det första som skulle hända är att Lars Beckman eller någon annan partikamrat då KU-anmäler mig på grund av ministerstyre. Jag aktar mig noggrant för att göra det. Det är inte min sak att som statsråd uttala mig om enskilda objekt eller som i detta fall hur Trafikverket i detalj ska göra förändringar på riksväg 50.

Här hör dessutom ansvaret till Lars Beckman och alla andra som finns i Region Gävleborg att tillsammans med Trafikverket utforma förändringarna på riksväg 50 på bästa sätt. Man kan också avgöra om man på annat sätt vill disponera den 5-procentiga ökning av länsvägsanslagen som vi nu gör i den nationella planen.

Detta ansvar tycker jag ska ligga regionalt eftersom det är där man har bäst förutsättningar för att kunna göra bedömningar av vad som är bäst utifrån trafiksäkerhetssynpunkt eller framkomlighetssynpunkt.

Jag inser att arbetspendlingen är viktig i Region Gävleborg, precis som den är i många andra regioner. Det gäller inte minst nu när arbetslösheten sjunker, sysselsättningen ökar och det går bra för Sverige, till skillnad från den tid då Lars Beckmans parti styrde landet. Nu är det fullt ös inom industri- och tjänstesektorn. Fler pendlar till jobbet och fler behöver ta sig fram till jobbet.

Det här ställer naturligtvis ökade krav på infrastrukturen. Därför lägger vi 100 miljarder mer, men det kommer att behöva göras än mer för att Sverige fortsatt ska kunna utvecklas som stark industrination på en exportberoende marknad och kunna slå omvärlden med häpnad.

Jag ser fram emot fortsatta diskussioner med Lars Beckman om detta.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 1 februari

2017/18:352 Turkiets invasion av Afrin

av Jonas Sjöstedt (V)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2017/18:353 Validering för nyanlända

av Lotta Finstorp (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

2017/18:354 Försäkringskassans bedömningar
av *Rossana Dinamarca* (V)
till socialminister Annika Strandhäll (S)

§ 12 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 1 februari

2017/18:691 Rekryteringen av MSB:s nye generaldirektör
av *Andreas Carlson* (KD)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:692 Fake news i SVT

av *Boriana Åberg* (M)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

2017/18:693 Gränshinder i Norden som rör a-kassan

av *Rikard Larsson* (S)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

2017/18:694 Uppföljning av digitaliseringsstrategin

av *Betty Malmberg* (M)

till statsrådet Peter Eriksson (MP)

2017/18:695 Tullens möjlighet att ingripa vid utförsel av stöldgods

av *Pia Nilsson* (S)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2017/18:696 Migrationsverket och internationella studenter

av *Betty Malmberg* (M)

till statsrådet Heléne Fritzon (S)

2017/18:697 Regleringen av Sveriges elnät

av *Lars Hjälmered* (M)

till statsrådet Ibrahim Baylan (S)

2017/18:698 Migrationsverkets rättstillämpning

av *Lars Hjälmered* (M)

till statsrådet Heléne Fritzon (S)

2017/18:699 Studerande med barn

av *Linda Snecker* (V)

till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

2017/18:700 Betalande utländska studenter möjlighet att studera i Sverige

av *Boriana Åberg* (M)

till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

2017/18:701 Månggifte

av *Robert Hannah* (L)

till statsrådet Heléne Fritzon (S)

2017/18:702 Ett heltäckande skydd mot barnäktenskap

av *Robert Hannah* (L)

till statsrådet Heléne Fritzon (S)

2017/18:703 Skatteverket och information till pensionärer

av *Laila Naraghi* (S)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

§ 13 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Prot. 2017/18:66
2 februari

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 1 februari

2017/18:624 Missbruk av pass

av *Kent Ekeröth* (SD)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 11.08.

Sammanträdet leddes av andre vice talmannen.

Vid protokollet

THOMAS LARUE

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Avsägelse	1
§ 2 Anmälan om kompletteringsval	1
§ 3 Anmälan om fördröjt svar på interpellation	2
§ 4 Ärende för hänvisning till utskott	2
§ 5 Svar på interpellation 2017/18:330 om reformering av Arbetsförmedlingen	2
Anf. 1 Arbetsmarknads- och etableringsminister YLVA JOHANSSON (S)	2
Anf. 2 JAN ERICSON (M)	3
Anf. 3 LARS BECKMAN (M)	4
Anf. 4 Arbetsmarknads- och etableringsminister YLVA JOHANSSON (S)	5
Anf. 5 JAN ERICSON (M)	6
Anf. 6 LARS BECKMAN (M)	8
Anf. 7 Arbetsmarknads- och etableringsminister YLVA JOHANSSON (S)	8
Anf. 8 JAN ERICSON (M)	9
Anf. 9 Arbetsmarknads- och etableringsminister YLVA JOHANSSON (S)	10
§ 6 Svar på interpellation 2017/18:328 om sjöräddningen	10
Anf. 10 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)	10
Anf. 11 MIKAEL OSCARSSON (KD)	11
Anf. 12 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)	12
Anf. 13 MIKAEL OSCARSSON (KD)	13
Anf. 14 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)	14
Anf. 15 MIKAEL OSCARSSON (KD)	15
Anf. 16 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S)	15
§ 7 Svar på interpellation 2017/18:327 om en utvidgning av RUT-avdraget	16
Anf. 17 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	16
Anf. 18 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	17
Anf. 19 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	17
Anf. 20 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	18
Anf. 21 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	18
Anf. 22 CHRISTIAN HOLM BARENFELD (M)	19
Anf. 23 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	20
§ 8 Svar på interpellation 2017/18:276 om Nya Ostkustbanan	20
Anf. 24 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	20
Anf. 25 LARS BECKMAN (M)	21
Anf. 26 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	22
Anf. 27 LARS BECKMAN (M)	23
Anf. 28 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	24
Anf. 29 LARS BECKMAN (M)	25

Anf. 30 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	26	Prot. 2017/18:66
§ 9 Svar på interpellation 2017/18:310 om brister i		2 februari
vinterväghållningen	27	-----
Anf. 31 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	27	
Anf. 32 LARS BECKMAN (M).....	28	
Anf. 33 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	29	
Anf. 34 LARS BECKMAN (M).....	30	
Anf. 35 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	31	
Anf. 36 LARS BECKMAN (M).....	32	
Anf. 37 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	33	
§ 10 Svar på interpellation 2017/18:311 om förändringar på		
riksväg 50.....	33	
Anf. 38 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	33	
Anf. 39 LARS BECKMAN (M).....	34	
Anf. 40 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	35	
Anf. 41 LARS BECKMAN (M).....	35	
Anf. 42 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	36	
Anf. 43 LARS BECKMAN (M).....	36	
Anf. 44 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	37	
§ 11 Anmälan om interpellationer.....	37	
§ 12 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	38	
§ 13 Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	39	
§ 14 Kammaren åtskildes kl. 11.08.....	39	