

# Riksdagens snabbprotokoll 2018/19:105

Fredagen den 14 juni

Kl. 09.00–12.17  
13.00–14.30

Det justerade protokollet beräknas utkomma om tre veckor.

## § 1 Meddelande om aktuell debatt om gängkriminalitet

Tredje vice talmannen meddelade att på begäran av Moderaternas riksdagsgrupp skulle en aktuell debatt om gängkriminalitet anordnas *tisdagen den 25 juni kl. 9.00*.

Från regeringen skulle statsrådet Mikael Damberg (S) delta.

Den inkomna skrivelsen hade följande lydelse:

Till talmannen

*Begäran om aktuell debatt om åtgärder mot de kriminella gängens spräng- och skjutvapenvåld*

Sverige har stora problem med brottslighet kopplade till kriminella gäng och kriminella uppgörelser. Hela 60 områden klassas som utsatta och misstron mot samhällets förmåga att hantera brottsligheten och de många skjutningarna är stor. Narkotikahandel bedrivs på öppen gata. Handgranater och sprängmedel används i uppgörelser mellan kriminella och i attacker riktade direkt mot polisen. Parallella samhällsstrukturer växer fram som på allvar hotar samhällskontraktet.

Den här verkligheten gör sig påmind allt oftare. Bara de senaste dygnet har ett stort antal händelser inträffat som visar på allvaret. Natten till i tisdagen skadades Malmö av två sprängningar, varav en utanför en trappuppgång. Dessa skedde mindre än en vecka efter den stora sprängningen i Linköping som lämnat ett helt kvarter i spillror. I Malmö sköts en man till döds och två personer blev beskjutna. I Stockholm skadades en person allvarligt och senare på kvällen inträffade en ny skjutning i Tensta. I Gottsunda i Uppsala avlossades flera skott i ett bostadsområde.

Sveriges radio rapporterade på onsdagsmorgonen att ”Under natten till onsdagen [...] har någonting återigen exploderat i Rosengård. Även den här gången utanför ett flerfamiljshus”. Det här är en utveckling som inte kan accepteras. Kriminella gäng får inte tillåtas

gripa tag i utsatta förorter, slå klorna i butiksinnehavare och dra in barn och ungdomar i kriminalitet och missbruk. Att människor vaknar till ljudet av bomber som sprängs i bostadsområden eller oroar sig för att barnen ska träffas i korselden från de kriminella gängens skjutningar får inte bli ett nytt normalläge.

Åtgärder för att vända utvecklingen krävs här och nu. Regeringen pekar ofta på förändringen av vapenlagstiftningen för några år sedan som en lösning, men bevisligen har det inte varit tillräckligt. Under 2017 skedde det 324 skjutningar och under 2018 skedde det 306. Samtidigt blev våldet grövre och skjutningarna dödligare under 2018. 1 år har ännu fler dött i skjutningar jämfört med samma period förra året och sprängningarna har blivit fler. Nya siffror från Brå visar att det dödliga våldet i kriminella miljöer har ökat kraftigt.

Moderaterna driver sedan länge ett stort antal förslag för att ta tillbaka kontrollen från gängerna. Dubbla straff för kriminella som begår brott i gängmiljöer, särskilda visitationszoner där polisen ges utökade befogenheter att kunna söka efter vapen, sänkt gräns för obligatorisk häktning från två till ett år och skärpta straff för narkotikaförsäljning och vapenbrott är några av förslagen. Tyvärr säger regeringen nej till flera av dessa förslag.

Mot bakgrund av det eskalerande dödliga gängvåldet och att regeringen inte tycks förmögen att leverera de åtgärder som behövs för att vända utvecklingen begär Moderaterna att en aktuell debatt snarast ska hållas i riksdagen om åtgärder mot de kriminella gängens spräng- och skjutvapenvåld.

Stockholm den 12 juni 2019

*Tobias Billström (M)*

Gruppledare

## § 2 Anmälan om ersättare

Tredje vice talmannen anmälde att *Lars-Arne Staxäng (M)* skulle tjänstgöra som ersättare för *Johan Hultberg (M)* under tiden för hans ledighet den 9 september 2019–1 mars 2020.

### § 3 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Tredje vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2018/19:31 för tisdagen den 11 juni i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från skatteutskottet.

### § 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

#### *Interpellation 2018/19:267*

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:267 Anstaltsplatser utomlands  
av Katja Nyberg (SD)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 29 augusti 2019.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade arrangemang.  
Stockholm den 27 maj 2019  
Justitiedepartementet  
Morgan Johansson (S)  
Enligt uppdrag  
*Johan Danelius*  
Expeditionsschef

#### *Interpellation 2018/19:272*

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:272 Skattebelastningen på privatbilismen  
av Jan Ericson (M)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 22 augusti 2019.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och tidigare inbokade engagemang.  
Stockholm den 11 juni 2019  
Finansdepartementet  
Magdalena Andersson (S)  
Enligt uppdrag  
*Johan Ndure*  
Departementsråd

#### *Interpellation 2018/19:275*

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:275 Straffbeskattning av folket på landsbygden  
av Saila Quicklund (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 24 september 2019.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och tidigare inbokade engagemang.  
Stockholm den 11 juni 2019  
Finansdepartementet  
Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag  
*Johan Ndure*  
Departementsråd

#### *Interpellation 2018/19:282*

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:282 Socialförsäkringssystemet för företagare  
av Hans Rothenberg (M)

Interpellationen kommer att besvaras den 29 augusti 2019.

Skälet till dröjsmålet är familjeangelägenhet.  
Stockholm den 12 juni 2019  
Socialdepartementet  
Annika Strandhäll (S)  
Enligt uppdrag  
*Marianne Jenryd*  
Expeditionschef

#### *Interpellation 2018/19:284*

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:284 Momsbeläggning av sjukvårdstjänster  
av Hans Rothenberg (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 24 september 2019.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och tidigare inbokade engagemang.  
Stockholm den 11 juni 2019  
Finansdepartementet  
Magdalena Andersson (S)  
Enligt uppdrag  
*Johan Ndure*  
Departementsråd

#### *Interpellation 2018/19:289*

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:289 En tydlig sjukförsäkringsprocess  
av Solveig Zander (C)

Interpellationen kommer att besvaras den 29 augusti 2019.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.  
Stockholm den 11 juni 2019  
Socialdepartementet  
Annika Strandhäll (S)  
Enligt uppdrag  
*Marianne Jenryd*  
Expeditionschef

### § 5 Ärende för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:  
Proposition  
2018/19:142 till finansutskottet

## § 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:  
Konstitutionsutskottets betänkanden  
2018/19:KU20 Granskningsbetänkande  
2018/19:KU21 Behandlingen av riksdagens skrivelser  
2018/19:KU27 Fri- och rättigheter, m.m.  
2018/19:KU32 Kommittéberättelse – kommittéernas verksamhet under 2018, m.m.

Arbetsmarknadsutskottets betänkande  
2018/19:AU13 Utökad fredsplikt på arbetsplatser där det finns kollektivavtal och vid rättstvister

Näringsutskottets betänkanden  
2018/19:NU15 Riksrevisionens rapport om försäljningarna av statens aktier i Nordea  
2018/19:NU16 Skydd för beteckningar som omfattas av EU:s handelsavtal med Japan

## § 7 Anställningsskyddet förlängs tills arbetstagaren fyllt 69 år

Arbetsmarknadsutskottets betänkande 2018/19:AU12  
Anställningsskyddet förlängs tills arbetstagaren fyllt 69 år (prop. 2018/19:91)  
föredrogs.

Anf. 1 NOOSHI DADGOSTAR (V):

Fru talman! Vi debatterar i dag ett förlängt anställningsskydd för arbetstagare upp till 69 år. Bakgrunden till detta ärende är den höjda pensionsåldern. Ironiskt nog bygger detta betänkande på något som heter *Åtgärder för ett längre arbetsliv*. Faktum är att här inte finns några åtgärder eller satsningar på arbetslivet för att fler de facto ska kunna arbeta längre, utan den stora saken här är den höjda pensionsåldern.

När många inte ens klarar att arbeta upp till dagens pensionsålder tycks det nog ganska märkligt för många att höja den ytterligare i stället för att fokusera på förbättringar och satsningar på arbetsplatserna.

Att äldre personer som kan, vill och orkar arbeta längre ges möjlighet att göra det är naturligtvis ingenting som någon motsätter sig, och det är något som många redan i dag gör. Vänsterpartiet välkomnar detta och vill faktiskt gå längre än regeringen när det gäller att stärka anställningsskyddet längre upp i åldrarna. Men frågan här är om riksdagen ska förhindra människor att ta ut sin pension vid den ålder de hade tänkt sig.

Det finns i dag ett stort missnöje med pensionssystemet. Sverige har störst antal fattigpensionärer i Norden. Systemet är väldigt underfinansierat. Drygt hälften av alla kvinnor som går i pension i dag har garantipensionen, alltså det lägsta bottenkyddet. Ett allt större antal ungdomar säger i dag att de sparar själva eftersom de inte tror att pensionssystemet fungerar och inte tror att det kommer att räcka till.

Och de har faktiskt inte fel. Tittar vi på åren framåt sjunker den allmänna pensionen dramatiskt. Halva lönen i pension är redan ett faktum för 50-talisterna, och om inget görs landar pensionerna på under 45 procent av slutlönen för alla födda efter 1971 och på närmare 40 procent av slutlönen för millenniegenerationen.

Detta betyder att 90-talisterna kommer att behöva jobba minst fram till att de blir 70. Om de börjar arbeta mycket tidigare än vad vi gör i dag och jobbar heltid hela tiden med en god lön kanske de uppnår dagens nivåer när det gäller pensioner.

Men Pensionsgruppen har i över 20 år undvikit frågan om att höja inbetalningarna till systemet. I stället försöker de pressa fram andra och mycket mer ineffektiva sätt att göra något åt situationen.

Jag menar att motiven till den höjda pensionsåldern är väldigt svepande och vaga. Pensionsgruppen uppger att det beror på att vi lever längre, men det stämmer ju inte för alla. Det finns stora skillnader i hur länge vi lever. Medellivslängden för korttidsutbildade kvinnor sjunker i dag, och den är helt oförändrad för korttidsutbildade män. En höjd pensionsålder kommer alltså att öka skillnaderna ytterligare mellan arbetare och tjänstemän.

Eftersom arbetslivet blir allt hårdare är trenden, i motsats till vad vi ser i nyhetsartiklar, att vi tar ut pensionen allt tidigare, och det är framför allt arbetare och korttidsutbildade som gör det. De orkar inte vara kvar i arbetslivet. Det betyder att konsekvenserna av den dåliga arbetsmiljön ensidigt läggs på den enskilde anställda.

Det andra motivet för att arbetslivet ska förlängas är att kunna upprätthålla pensionsnivåerna. Påverkan på pensionen är dock ganska marginell. För personer med vanliga löner kommer dessa extra år knappt att märkas i plånboken. Att arbeta till exempel två år extra kanske ger en hundralapp extra i månaden för en undersköterska.

Enligt Kommunals beräkningar ger varje enskilt år efter 66 års ålder omkring 150 kronor mer i månaden, inte särskilt mycket mer. Pensionsåldershöjningen i form av den så kallade riktåldern höjer pensionsnivåerna i genomsnitt bara till 53 procent av slutlönen, och detta är under förutsättning att man har god lön, jobbar heltid och så vidare. Det är nästan som i dag.

Trots förslaget om höjd pensionsålder kommer systemet fortsätta att ge mycket låga pensioner, eftersom grundproblemet är de låga inbetalningarna till systemet.

Det tredje motivet för Pensionsgruppen är att fler behövs för att bidra till en uthållig finansiering av välfärden. Annars, påstår Pensionsgruppen, kommer det att bli allt svårare att bibehålla det offentligt finansierade välfärdssystem som Sverige i dag har.

Jag vill i sammanhanget påpeka att många av våra sjukhus i dag har anställningsstopp och är utsatta för omfattande varsel trots stora behov. I en majoritet av kommunerna planeras nu för nedskärningar i vården, skolan och omsorgen. Då är det rimligtvis satsningar och resurser som framför allt saknas.

Men när man läser regeringens egna konsekvensanalyser av förslaget till höjd pensionsålder visar det sig att effekten på antalet sysselsatta beräknas bli väldigt liten. Höjningen av pensionsåldern och höjningen av LAS-åldern, varav höjningen av LAS-åldern – alltså stärkt anställningsskydd – har den absolut största effekten, ger sammantaget kanske ett ökat antal sysselsatta på 7 000 personer, enligt regeringens egna beräkningar.

Med all respekt, fru talman: Ungefär 7 000 personer är kanske lika många som bor på min gata hemma i Botkyrka. De kan rimligtvis inte rädda svensk välfärd. Och då handlar det alltså inte om heltidsarbete, så antalet timmar är dessutom mycket mindre.

Om man vill att vi ska arbeta mer är det bättre att till exempel lagstifta om rätten till heltid, bekämpa arbetslösheten och göra stora investeringar i offentlig sektor och i vår arbetsmiljö. Om det så bara skulle vara fler som fick chansen att arbeta heltid till exempel i den kommunala sektorn skulle det ha betydligt större påverkan än hela den här apparaten med höjd pensionsålder.

Fru talman! Det är inte bra att göra nedskärningar i vård, skola och omsorg på uppåt 100 miljarder i ett januariavtal om välfärdens finansiering är vad som oroar regeringen. Endast utgifterna för avskaffandet av värns-katten är större än summan regeringen kommer att satsa på välfärden i kommuner och landsting.

Om det är pensionsnivåerna som oroar hade värns-katten räckt till att höja de lägsta pensionerna med drygt 2 000 kronor i månaden. Det är nog ganska provocerande för en och annan att ansvaret för välfärdens finansiering i detta läge läggs på utslitna vårdbiträden och byggiobbare.

Utgifterna för sjukpenning, a-kassa och aktivitetsstöd kommer enligt regeringens egna beräkningar att öka i och med detta, liksom kostnaderna för sjuklön. Den som inte kommer att få sjukersättning eller a-kassa – något som nästan blivit omöjligt att få, i alla fall sjukersättningen – kommer enligt regeringens konsekvensanalys att bli av med sin försörjning helt och hållet.

Höjningen av pensionsåldern är en välfärdsför-sämring som framför allt drabbar korttidsutbildade som började sitt arbetsliv i tidig ålder men som i pensions-hänseende får väldigt lite för det. De som fortsätter att arbeta längre har ofta haft stillasittande jobb och kommer dessutom att leva längre.

Det finns en inbyggd orättvisa i detta. Fixeringen vid pensionsåldern är helt orealistisk när det i dag är uppenbart att det för väldigt många inte finns förutsättningar att på överskådlig tid nå dit. Det döljer också att pensionssystemet är kraftigt underfinansierat.

För mig är det konstigt att sexpartigruppen inte har valt att höja inbetalningarna till pensionssystemet eller att försöka dämpa skillnaderna i pensioner mellan höginkomsttagare, som har mindre fysiskt tunga arbeten och lever längre, och den som har ett tungt arbete och lever kortare eller skillnaderna mellan kvinnor och

män. Det är svårt att se att det här förslaget om höjd pensionsålder har någon vinnare.

Det är ganska oklart varför resten av ledamöterna i utskottet är så oerhört belåtna. De anser att ”det arbete som har skett inom ramen för Pensionsgruppen har varit viktigt för att få till stånd nödvändiga förbättringar av pensionssystemet och för att möjliggöra tryggare och högre framtida pensioner”. Dessutom påpekar utskottet att ”det är välkommet att arbetet har bedrivits i dialog med arbetsmarknadens parter”.

Fru talman! Svenskt Näringsliv har inte ställt sig bakom uppgörelsen, och LO fullständigt rasar över förslaget om höjd pensionsålder. Jag vet alltså inte riktigt i vilken galax det kan betraktas som lyckat. På vilket sätt det är tryggare för oss att inte få gå i pension när vi hade tänkt oss står också skrivet i stjärnorna. Högre pensioner ger det inte heller.

Utskottet understryker dock ambitiöst nog ”vikten av att långsiktigt hållbara och trygga pensioner förutsätter ett hållbart arbetsliv. För att nå dit krävs det fler förändringar än justeringar i pensionssystemet” – alltså satsningar på arbetslivet. Jag tror att alla i den här kam-maren undrar var förslagen på dessa förändringar för ett mer hållbart arbetsliv finns.

Det vi måste göra är att höja inbetalningarna till pensionssystemet. De låga inbetalningarna är huvud-orsaken till att vi har så låga pensioner. En höjning skulle höja inkomstpensionerna för dagens och morgondagens pensionärer med tusenlappar i månaden.

Sjukdom, vård av barn och arbetslöshet behöver bli bättre kompenserat i ett modernare pensionssystem. Och det behöver bli mycket enklare att få ut sin sjuk-ersättning när man faktiskt inte klarar att utföra sitt arbete på äldre dar.

För Vänsterpartiet är det viktiga att höja pension-erna inte pensionsåldern.

Med det vill jag yrka bifall till vår reservation.  
(Applåder)

I detta anförande instämde Ali Esbati och Ciczie Weidby (båda V).

Anf. 2 JOHANNA HARALDSSON (S):

Fru talman! Inträdet på arbetsmarknaden sker allt senare, och vi lever allt längre. Den ekvationen går inte ihop med vårt pensionssystem. När vi lever längre, vilket i sig är helt fantastiskt, ska pensionsinbetalningarna räckta allt längre. Medellivslängden ökar med tre och en halv timme per dygn. Sedan vårt nuvarande pensionssystem infördes för 20 år sedan har medellivslängden ökat med över två och ett halvt år.

För att säkra långsiktigt hållbara och trygga pensioner behövs förändring. Om vi inte har kraften att genomföra förändringar accepterar vi att pensionerna blir lägre. Vi socialdemokrater är inte beredda att göra det. Den som lämnar arbetslivet bakom sig förtjänar respekt och trygg pension.

Partierna som står bakom vårt pensionssystem och ingår i Pensionsgruppen har gjort en överenskommelse för långsiktigt höjda och trygga pensioner. Förslaget

om att anställningsskyddet ska förlängas till det att arbetstagaren fyllt 69 år, som vi nu debatterar, är en del av den överenskommelsen.

Många har varit och är tveksamma till en senare pensionsålder – på goda grunder. Det är många som i dag inte orkar jobba hela vägen fram till pensionen. Människor slits ut i förtid. Men vi kan inte bara acceptera att så är fallet och bygga system som baseras på att arbetstagare i vissa branscher eller på vissa arbetsplatser helt enkelt inte orkar arbeta lika länge som andra. Vi kan inte heller ignorera att vissa arbetsgivare inte följer arbetsmiljöregler och låter anställda slita ut sig i förtid.

Därför behöver vi ytterligare stärka arbetsmiljöarbetet. Det är något som regeringen under förra mandatperioden lade grunden för genom satsning på Arbetsmiljöverket och inrättande av Myndigheten för arbetsmiljökunskap, för att nämna några saker.

Så sent som i förra veckan fattade regeringen beslut om en ny proposition som föreslår en höjning av maxbeloppet för företagsbot från 3 till 500 miljoner kronor. Den som fuskar och riskerar sina anställdas hälsa ska inte komma lindrigt undan.

Partierna bakom pensionsöverenskommelsen är överens om behovet av att trappa upp arbetet med ytterligare insatser för ett bättre och mer hållbart arbetsliv.

Vi behöver även skapa större möjligheter för arbetstagare att utbilda sig och bättra på sin kompetens under hela arbetslivet. Det gäller såväl utbud av utbildningar som möjlighet att kombinera arbete med utbildning och ekonomiska möjligheter. Omställningsföråtgärder måste stärkas för alla på svensk arbetsmarknad.

Partierna som ingått januariavtalet är överens om att möjligheterna till omställning ska förbättras genom att bygga ut Kunskapslyftet och att möjligheten att vidareutbilda sig eller omskola sig högre upp i åldrarna ska utökas. Även partierna som står bakom pensionsöverenskommelsen är överens om att vi behöver vidta åtgärder som ger bättre möjlighet att ställa om under arbetslivet.

Tryggheten i a-kassan och sjukförsäkringen ska omfatta fler och följa med upp. Det kommer göra att fler omfattas av tryggheten på arbetsmarknaden samtidigt som de som har sjukersättning kommer att kunna förbättra sin framtida pension. Vi inför även en undantagsregel för dem med ett långt arbetsliv.

Konkret innebär förslaget att rätten att kvarstå i anställning utökas till först 68 års ålder 2020 och sedan till 69 års ålder 2023 genom ändringar i lagen om anställningsskydd. När du har uppnått 69 år ska arbetsgivaren kunna säga upp dig utan att det krävs saklig grund. Det är annars en huvudregel i lagen om anställningsskydd.

69 år kommer inte att bli vår nya pensionsålder, på det sätt som många har sett på pensionsåldern trots att vi haft flexibel pensionsålder under många år. Du har i dag rätt att behålla din anställning till 67 års ålder, och du kan ta ut din allmänna pension från 61 år. Den åldern kommer att höjas stegvis från och med nästa år.

Från och med 2026 kommer du att kunna ta ut den allmänna pensionen från 64 års ålder, vilket är genomsnittet för när folk faktiskt tar ut sin pension i dag. Du har också rätt att behålla din anställning tills du är 69 år.

I dag uppfattas rätten att kvarstå i anställning till 67 års ålder som en skyldighet att lämna sin anställning den månad som du fyller 67. Det upplevs som en stoppstock, eftersom vi har regler som gör det enklare att säga upp arbetstagare i samband med att man fyller 67 och det samtidigt är mer omständligt efter det.

Det så kallade fönstret har skapat oönskade effekter. Anställda som fyller 67 sägs upp trots att de hade kunnat och velat stanna kvar och trots att de hade behövts på arbetsplatsen kanske några månader eller år till. För att göra regelverket mer flexibelt och förhoppningsvis också pensionsåldern mer anpassad efter behov och önskemål från både arbetstagare och arbetsgivare föreslår vi nu att det fönstret tas bort.

Det är viktigt att reglerna är enkla och gynnar både arbetstagare och arbetsgivare och skapar flexibilitet för båda parter. Syftet var inte att det skulle uppfattas som en skyldighet att lämna sin anställning vid 67 års ålder när rätten att kvarstå till 67 infördes. På precis samma sätt vill vi inte att det ska uppfattas som att man är skyldig att lämna sin anställning vid 69 års ålder nu när vi förlänger rätten att jobba kvar.

En högre och mer flexibel pensionsålder kan bidra till bättre kunskapsöverföring och högre pensioner och förbättra företags möjligheter till kompetensförsörjning. Arbetstagare har möjlighet att förbättra sin pension och vara delaktiga i arbetslivet längre. Det är för många oerhört viktigt. Att känna att man är en del av det sociala sammanhanget på en arbetsplats samtidigt som man kan bidra med värdefulla kunskaper och erfarenheter, som ett långt arbetsliv för med sig, kan leda till vinst för båda parter.

Denna proposition är en del av en större helhet som ska stärka och trygga våra pensioner, för både dagens och morgondagens pensionärer. Förslagen tar bort hinder för arbetstagare som orkar och vill jobba längre.

Jag yrkar därmed avslag på reservationerna och bifall till förslaget i betänkandet.  
(Applåder)

Anf. 3 JOSEFIN MALMQVIST (M):

Fru talman! Vi lever allt längre upp i åldrarna. Vi är också friskare högre upp i åldrarna. Hälften av dem som föds i dag väntas leva tills de är 100 år gamla. Det är helt fantastiskt.

De år vi arbetar ska finansiera de år vi inte arbetar. De ska finansiera förskola, skola och pension. Färre ska försörja allt fler. Samtidigt fortsätter våra ambitioner för välfärdsstaten att höjas. Det är en omöjlig ekvation eller som den tidigare statsministern Fredrik Reinfeldts uttryckte det: Pensionssystemet är inte ett trolleri.

Fler behöver få möjlighet att jobba senare i livet. Att ha möjlighet att fortsätta jobba med någonting man

är engagerad i och som är rätt för ens ålder och förmåga kan vara bra för hälsan och det sociala sammanhanget. Den som vill bör få den möjligheten.

För att fler ska kunna arbeta högre upp i åldrarna krävs en rad insatser, till exempel möjlighet att byta karriär mitt i livet. Den som haft ett fysiskt tungt, ansträngande och slitsamt jobb måste exempelvis få stöd och möjlighet att byta yrkesbana för att kunna fortsätta bidra med det man själv önskar. Här har vi bland annat föreslagit ett avdrag för den enskilde och för det företag som vill investera i vidareutbildning, samt en reformering av vuxenutbildningen. Det är två sådana förslag.

Dagens proposition är ett resultat av Pensionsgruppens arbete och en del av en helhet. Att förlänga anställningsskyddet till 69 års ålder är en naturlig följd av beslutet att höja pensionsåldern. Med det, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag. (Applåder)

Anf. 4 MAGNUS PERSSON (SD):

Fru talman! Jag ska inte bli långrandig här i dag.

Vi kan konstatera att den så kallade blocköverskridande pensionsöverenskommelsen ligger till grund för regeringens förslag. Det är en överenskommelse som Sverigedemokraterna inte står bakom då vi är ett av de partier som nekats att delta i överläggningarna. Vi säger nej till en generell höjning av pensionsåldern då vi anser att det i stället ska skapas bättre förutsättningar för dem som själva väljer att jobba vidare.

Man kan konstatera att Pensionsgruppens beslut kommer att slå hårt framför allt mot dem som slitit hårt inom vård, omsorg och industri – eller, likt jag själv, byggbranschen. Jag har arbetat som ställningsbyggare i 26 år och är i dag ganska krokig. Men nu står vi tyvärr inför det faktum att pensionsöverenskommelsen ska träda i kraft, fru talman, och med det utgångsläget ser vi det som en naturlig del att även anställningsskyddet följer med när man nu tyvärr beslutat att successivt höja pensionsåldern. Mot den bakgrunden ställer vi oss bakom regeringens förslag.

Därmed yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och hänvisar till vårt särskilda yttrande.

Anf. 5 SOFIA DAMM (KD):

Fru talman! I dag debatterar vi arbetsmarknadsutskottets betänkande, i vilket utskottet ställer sig bakom förslaget till ändringar i lagen om anställningsskydd och lönegarantilagen. Förslaget är baserat på Pensionsgruppens arbete, som syftar till att utveckla pensionssystemet för att säkra långsiktigt höjda och trygga pensioner. Vi i Kristdemokraterna står bakom den överenskommelse som slutits, och vi står även bakom detta betänkande.

Förslaget innebär alltså att åldern för rätten att kvarstå i anställning höjs till 69 år i lagen om anställningsskydd. När den åldern har uppnåtts ska arbetsgivaren kunna säga upp arbetstagaren genom ett förenklat uppsägningsförfarande utan att det krävs saklig

grund. Även åldern för när särskilda regler för uppsägningstid och företrädesrätt börjar gälla höjs till 69 år.

Fru talman! Vi lever allt längre i Sverige, och det är en fantastisk utveckling. Samtidigt innebär det att en allt större andel av befolkningen inte är i arbetsför ålder och att en allt mindre andel av befolkningen står för skatteintäkter och tillväxt. Därför behövde också pensionsåldern höjas – för att vi ska kunna få till stånd ett långsiktigt hållbart pensionssystem.

Att höja pensionsåldern är dock inte hela svaret på frågan hur vi kan stärka pensionerna. Denna demografiska utmaning kräver fler reformer. Förutsättningarna för människor att klara ett längre arbetsliv måste förbättras genom ett bättre arbetsmiljöarbete. Möjligheten att omskola sig måste förbättras, och möjligheten till vidareutbildning under arbetslivet måste stärkas.

Exempelvis är det viktigt att riksdagen röstade igenom Kristdemokraternas och Moderaternas budget, som avskaffade den särskilda löneskatten om 6,5 procent på ersättningar för arbete och inkomst av aktiv näringsverksamhet för personer som fyllt 65 år. Genom ett borttagande uppmuntras arbetsgivare att behålla eller anställa äldre.

För att ytterligare förstärka äldres ekonomi vill Kristdemokraterna införa dubbelt jobbskatteavdrag redan från 64 års ålder, i stället för som i dag 65 års ålder, för att de äldre själva ska få ut mer av sin arbetsinkomst efter skatt. Att en äldre person arbetar ett par år ytterligare spelar stor roll för det gemensamma och för den egna pensionen. Ett par år kan innebära 10–20 procent bättre pension, och givetvis extra tusenlappar under tiden som man jobbar.

Vi anser också att man ska utöka möjligheten för äldre att få studiemedel. Om fler ska kunna jobba längre krävs nämligen att fler äldre får möjlighet att byta spår under arbetslivets gång – också under den senare delen.

Slutligen, fru talman: Ett längre arbetsliv uppnås givetvis inte enbart genom att vi höjer pensionsåldern. Vi behöver också uppmuntra till ett tidigare inträde på arbetsmarknaden. Enligt SCB ligger etableringsåldern i dag så högt som 29 år, vilket är åtta nio år senare än under 90-talet. Svenska studenter slutför också sina akademiska studier sent i jämförelse med andra jämförbara länder. Detta har givetvis också stor inverkan på den slutliga pensionen. Enligt en rapport från Skandia beräknas en universitetsutbildad 90-talist få 53 procent av sin slutlön, vilket kan jämföras med 68 procent för en 60-talist.

Här krävs incitament och konkreta reformer, men det är en diskussion som ligger utanför detta specifika betänkande om förlängt anställningsskydd.

(Applåder)

Anf. 6 GULAN AVCI (L):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till propositionen om att anställningsskyddet ska förlängas tills arbetstagaren fyllt 69 år. Jag vill dock även hänvisa till Liberalernas särskilda yttrande om att rätten att kvarstå i anställning på sikt ska höjas till 71 år. Varför

vill jag då det? Jo, därför att jag är liberal och därför att jag tror på människan. Människan vet oftast själv vad som passar just henne bäst, och vårt uppdrag som riksdagsledamöter är inte att bakbinda svenskar i deras vägval i livet utan att erbjuda dem möjligheter att bli sitt bästa jag.

Trots att vi liberaler på sikt vill höja pensionsåldern med några år till är jag väldigt glad över att vi i denna kammare nästa vecka kan besluta om att ge årsrika arbetstagare lite mer frihet och lite mer möjligheter. Ålder är nämligen ett dåligt mått på individens kunskap, kapacitet och förmåga. Därför är den proposition vi har att behandla i dag ett steg i rätt riktning för att anställningsskyddet inte ska vissna innan glöden, viljan och förmågan gör det.

Fru talman! För varje arbetsdag som passerar i mitt liv stärks jag i min övertygelse om att ålder bara är en siffra. Nästan varje dag i det här huset träffar jag min partikollega Barbro Westerholm. Vi utbyter erfarenheter med varandra, och vi diskuterar hur Sverige kan bli lite mer liberalt.

Barbro är äldst i riksdagen men samtidigt en av dem i vår riksdagsgrupp som jobbar allra hårdast. Hon kommer oftast först till jobbet och går oftast sist. Utan att överdriva tror jag dessutom att hon är den ledamot som läser *alla* handlingar, svarar på flest mejl och tar flest telefonsamtal. Hon finns alltid tillgänglig, är alltid redo att hjälpa till och är alltid villig att bidra med sina kunskaper och erfarenheter. Mitt parti Liberalerna vore ett mycket fattigare parti utan Barbro, och jag tror dessutom att riksdagens sammantagna kompetens skulle minska utan henne.

På söndag fyller Barbro 86 år, och jag skulle redan nu vilja rikta ett stort grattis i förskott till henne. Med nuvarande lagstiftning skulle Barbros kompetens anses vara 19 år för gammal. Med nuvarande lagstiftning skickar vi signalen till årsrika arbetstagare att deras kompetens är mindre värd än kompetensen hos arbetstagare med färre år på nacken. Det synsätet medför ett oerhört slöseri. Det gör inte bara vårt samhälle fattigare i kronor och i ören, utan det gör också individen fattigare på möjligheter. För vem är du och jag att bestämma huruvida en 68-åring är för gammal för att sköta sitt jobb?

Fru talman! Vi står inför en demografisk utmaning i Sverige. Hundratusentals nya händer kommer att behövas i välfärden framöver. Ett stort problem och en stor utmaning i dag är arbetslöshetsskillnaderna mellan inrikes- och utrikesfödda. Samtidigt väntas 2,2 miljoner pensionärer bli fler, leva längre och uppleva fler friska år.

Vad är det då vi måste göra? Först måste vi se till att utforma en integrationspolitik som banar vägen för att fler nyanlända kommer i arbete och kan vara med och bidra till vår gemensamma välfärd. Endast så kan vi finansiera de växande kostnaderna för pensioner, sjukvård och omsorg.

Samtidigt måste vi möjliggöra för våra årsrika arbetstagare att få jobba några år till, om de kan och vill,

för att föra vidare den värdefulla kunskap och de värdefulla erfarenheter som de besitter till yngre förmågor. Detta är inte minst viktigt om vi ska klara av generationsväxlingen som sker i allt snabbare takt. Då måste vi sluta hålla tillbaka människor som vill fortsätta att jobba lite till.

Att vi behöver bli fler skattebetalare tror jag att alla här inne håller med om. Jag vill vara optimistisk och tro att vi tillsammans kommer att klara av den välfärdsutmaning som Sverige står inför om vi utnyttjar den potential vårt samhälle har på rätt sätt.

Fru talman! Jag är liberal för att jag tror på människan. Vi är alla unika individer och har olika bakgrunder och yrkeserfarenheter. Alla människor har därför av helt förklarliga skäl inte kapacitet att jobba tills de är 69 år. Det är viktigt att ha det perspektivet med sig i den här debatten.

Min pappa, som snart fyller 75 år, fortsätter att översätta och skriva böcker, fast han är pensionär. Det är helt uppenbart att han har förutsättningar att jobba lite längre, men jag är inte så säker på att han hade gjort det om han hade haft ett yrke som varit fysiskt krävande.

Detta perspektiv ska vi ha i åtanke. Vi måste värna om alla människor som jobbar inom fysiskt krävande yrken. Äldrevården och byggbranschen är två sådana exempel. Det är viktigt att vi tar hänsyn till att många inte kommer att orka jobba hela vägen fram till 69-årsdagen. För dem måste det också finnas möjligheter. Det kan handla om att ges möjlighet att byta jobb och till och med byta bransch. Men då måste det också finnas rätt förutsättningar för omställning. Det kan handla om mer flexibla arbetstider eller rätt att gå ned till deltidarbete. Men det handlar också om att det är bra arbetsmiljö på arbetsplatserna.

Att tvinga människor att jobba längre och placera in individer i olika fack är inte den här reformens syfte eller innebörd. Det är i stället att erbjuda möjligheter och sätta människan först. Jag hoppas därför att vi kan genomföra detta liberala lagförslag samtidigt som vi fortsätter att bekämpa ålderismen, fördomar och nedvärdering av människor på grund av deras ålder.  
(Applåder)

Anf. 7 Arbetsmarknadsminister YLVA  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Vi lever allt längre och behåller hälsan allt högre upp i åldrarna. Men det är ojämnt fördelat. Det finns orimligt stora skillnader i livslängd och hälsa beroende på klasstillhörighet och arbetsvillkor. Även om vi ska glädjas åt att vi generellt lever längre och har bättre hälsa är det även viktigt att vi ser och bekämpar de stora klyftor, de arbetsvillkor och den segregation som skapar dessa stora och oacceptabla skillnader.

Därför är det viktigt att investera i arbetsmiljön. Därför har regeringen satsat nya stora resurser på arbetsmiljöarbetet. Därför har vi nya föreskrifter om organisatoriskt och socialt arbete. Därför har vi anställt över 100 nya arbetsmiljöinspektörer på Arbetsmiljö-

verket. Därför har vi lanserat nya arbetssätt, där Arbetsmiljöverket jobbar tillsammans med andra myndigheter för att komma åt det vi kallar osund konkurrens och skurkföretag som utnyttjar människor. Därför har vi satsat på ny kunskap med nya resurser till arbetsmiljöforskningen och med en ny myndighet för arbetsmiljökunskap. Därför satsar vi på nya möjligheter för människor, framför allt via Kunskapslyftet. Vid sidan av detta gör också parterna stora insatser, inte minst inom ramen för Prevent, Suntarbetsliv och Afa.

Jag tror inte att det vi gör i dag räcker. Jag tror att vi måste fortsätta att fokusera på en förbättrad arbetsmiljö och goda arbetsvillkor. Men det är inte så att vi enbart tittar på lagstiftning eller pensionsålder. Man måste börja i rätt ände, och det har också regeringen gjort.

Fru talman! Vi måste också se att vi har andra problem på arbetsmarknaden, vilka inte är orsakade av dålig arbetsmiljö och utslitning utan av fördomar. Det är många människor som någon gång efter 60 får uppleva på jobbet att de känner sig sitta på ett sluttande plan. Det kommer så där lite smygande. Det skulle bli en utbildning för dem som skulle bli de framtida cheferna inom något område, och då kommer man inte i fråga för det. Sedan var det vissa som skulle utbildas i den nya tekniken för någonting, men det kom man inte i fråga för heller. Så var det någon som sa på fikarasten: När du går i pension får ju Maria fast tjänst. Det handlar om att man känner lite grann att man är på ett sluttande plan, trots att man faktiskt både kan och vill fortsätta arbeta.

Det här är allvarligt. Detta är sällan människor som ringer till Diskrimineringsombudsmannen eller säger ”nu har jag blivit diskriminerad”. Men det är ofta så att man känner sig lite bortputtad. Det blir inte lika roligt att gå till jobbet när man känner att den kompetens och den förmåga man har inte används och uppskattas i tillräcklig utsträckning, kanske varken av kollegor eller av arbetsgivare. Det är vår uppgift som politiker att säkerställa att den här kompetensen, som människor som kan och vill jobba längre besitter, verkligen används i arbetslivet. Och det är det beslutet vi ska ta i dag.

När man lyssnar på debatten här skulle man kunna tro att det handlar om att besluta om pensionssystemet, men det gör det alltså inte. Det beslut som nu ligger på riksdagens bord handlar om lagen om anställningsskydd. Det är den vi ska ändra. Vi ska stärka anställdas rättigheter att vara kvar och fortsätta arbeta. Jag tycker att det är mycket angeläget att göra det. Jag vänder mig verkligen mot att det skulle ställas i motsatsställning till att göra satsningar på arbetsmiljöarbetet. Vi behöver självklart göra båda delarna, och de är inte utbytbara mot varandra.

Vi har i Sverige en stark ställning när det gäller människor som jobbar länge. Vi har en hög sysselsättningsgrad i gruppen 60–64 år – bland de högsta i EU och högre än i våra grannländer Finland och Danmark. Vi har också haft en fantastisk utveckling när det gäller deltagandet i arbetskraften i den åldersgruppen. År 2015 var det 75 procent av männen och 68 procent av

kvinnorna som deltog i arbetskraften i åldern 60–64 år. 17 år tidigare var det 54 procent respektive 45 procent. Det är alltså en ökning med nästan 50 procent på den tiden – en fantastisk utveckling.

I åldersgruppen 65–79 år har det på drygt tio år skett mer än en fördubbling av sysselsättningen och deltagandet i arbetskraften. Det går alltså åt rätt håll. Men det går verkligen att göra mycket mer. Vi har en hög sysselsättning och ett högt arbetskraftsdeltagande i åldern 60–64 år, men det sker en dramatisk minskning efter 65. När man analyserar detta visar det sig att den stora skillnaden mellan grupperna 60–64 och 65–69 inte kan förklaras av observerbara skillnader i hälsoindikatorer mellan de båda åldersgrupperna. Fundera lite på det! Vi har stora skillnader i hälsa beroende på klasstillhörighet, social bakgrund och arbetsvillkor. Men vi har inte några stora skillnader i hälsoindikatorer mellan 60–64 och 65–69. Ändå har vi en dramatisk skillnad i hur många som faktiskt deltar i arbetskraften och i sysselsättningen.

Det beror på smygdiskrimineringen på arbetsmarknaden. Det beror på att många känner att de borde lämna arbetslivet när de fyller 65 år fast vi i själva verket behöver människors kompetens och arbetskraft mycket längre.

Med nuvarande lagstiftningen måste arbetsgivaren i princip säga upp en människa den månad den fyller 67 år. Annars hamnar man i ett konstigt läge i förhållande till anställningsskyddet. Det betyder att människor som arbetsgivaren vill behålla och som vill fortsätta att jobba ändå sägs upp när de fyller 67 år. Hur kul är det?

Med den förändring som vi nu gör inte bara höjer vi successivt med två år rätten att arbeta kvar. Det är en ensidig förstärkning av löntagarens rätt vi gör i lagstiftningen upp till 69 år. Vi ändrar också systemet så att man inte behöver bli automatiskt uppsagd. Om man har en anställning och både man själv och arbetsgivaren vill att man ska fortsätta att vara anställd och fortsätta att arbeta gör man bara det helt enkelt. Det ska inte ske någon uppsägning i onödan.

Fru talman! Det finns mycket att säga om pensionssystemet. Allt det ryms inte i den här debatten. När det gäller ändringen i lagen om anställningsskydd som riksdagen nu ska besluta om handlar det om en ensidig förbättring för löntagarna av rätten att vara kvar i arbete. Det finns ingen som helst motsättning mellan detta och de stora satsningar vi gör och fortsatt måste göra på arbetsmiljöarbete och goda arbetsvillkor.

Det handlar om att vi ska ta till vara människors kapacitet, kompetens och förmåga så länge människor kan och vill. Det behöver Sverige.

(Applåder)

Anf. 8 NOOSHI DADGOSTAR (V) replik:

Fru talman! Jag noterar att också Ylva Johansson nämner den stora klasskillnad som finns här. Vi fick häromsistens mätningar från SCB om att arbetarkvinnors livslängd sjunker i Sverige. Jag vill gärna få



en kommentar på det och höra vad ministern tror att det beror på.

Det finns stora klasskillnader i hur människor känner sig i kroppen vid en viss ålder och med vilken typ av arbete de har. Det är naturligtvis enklare att fortsätta att arbeta om man skriver böcker än om man bär saker på en byggnadsarbetsplats.

Det handlar också om förslaget om höjd pensionsålder. När det gäller stärkt anställningsskydd högre upp i åldrarna har vi inte olika åsikter. Där tycker Vänsterpartiet att man egentligen borde stärka det skyddet ytterligare. Här handlar det om den ålder som människor ska gå i pension. Förslaget om höjd pensionsålder innebär att lågutbildade kvinnors allt kortare liv ska ägnas åt arbetslivet.

Som Ylva Johansson själv var inne på har Sverige en ovanligt hög utträdesålder. Jag var och hälsade på Pensionsmyndigheten i veckan. De sa att vi har Europas och kanske världens högsta utträdesålder, det vill säga hur långt upp i åldern vi arbetar. Ändå har vi långt ifrån världens bästa pensionssystem. Vi får i jämförelse med i övriga världen väldigt låga pensioner trots att vi arbetar så långt upp i åldern generellt sett, nästan mest i hela världen.

Vad är Ylva Johanssons egen reflektion på det? Kan det vara så att det är andra saker som måste till för att upprätthålla höga pensionsnivåer?

Anf. 9 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S) replik:

Fru talman! Nooshi Dadgostar har ett stort engagemang när det gäller hur vi ska minska klyftorna, vilket jag har stor respekt för. Det är allvarligt. Som det ser ut i dag i Sverige har vi oacceptabelt stora klyftor när det gäller hälsa och livslängd. Men det är lite märkligt att efterfråga åtgärder mot det i lagen om anställningsskydd.

Det vi behandlar i dag är lagen om anställningsskydd. Där ökar vi möjligheten och stärker individens rättighet att stanna längre i arbetet. Det finns ingen motsättning i att göra detta och att i andra sammanhang, till exempel i arbetsmiljöstrategier, budgetarbetet och mycket annat, satsa på insatser mot segregationen, för att minska klyftorna och öka möjligheterna för människor att ta nya steg. Det handlar om förbättrad arbetsmiljö och bättre livsvillkor. Det är lite märkligt att efterfråga de åtgärderna i förändringen i lagen om anställningsskydd.

Jag tog i mitt anförande upp en del av de saker som regeringen gör och kommer att fortsätta att göra. Det är helt oacceptabelt med de stora skillnader vi i dag har i hälsa och livslängd. De beror inte enbart på arbetsmiljön eller arbetsvillkoren. Men arbetsmiljö och arbetsvillkor är en del av detta.

Anf. 10 NOOSHI DADGOSTAR (V) replik:

Fru talman! Jag har nästan aldrig fått så många reaktioner som när det gäller frågan om höjd pensionsålder. Jag tror att regeringen inte inser den oro som finns bland människor. De ökande ekonomiska klyftorna i

dag belastar egentligen inte statsbudgeten utan den enskilda personen. Det blir effekten när man höjer pensionsåldern.

Det som händer nu i statsbudgeten är att det kommer att ske stora neddragningar. Man kommer att sänka skatterna med nästan lika mycket som Fredrik Reinfeldt gjorde. Det finns ingen inriktning i den övriga ekonomiska politiken att förstärka arbetsmiljöarbetet och att anställa fler kollegor till de personer som jobbar i vård, skola och omsorg. Där sker mycket stora nedskärningar just nu.

Det finns en väldigt stark oro bland svenska folket, Ylva Johansson, att de stora problemen i samhället belastar dem som minst förtjänar det. Det är de som ska arbeta längre. De ska inte få det bättre. De ser inte en god framtid i sina liv. Man ser bara nedskärningar i dag.

Det som gör mig extra orolig är att regeringen inte tycks se denna oro och att det bara ska belasta byggnadsarbetare, människor som jobbar i restaurangkök och alla som jobbar på våra vägar. Det är precis som Ylva Johansson säger. Människor går egentligen ned i åldern för sin pension. Även om det i dag är mycket ogynnsamt att gå i pension tidigt gör väldigt många människor det. De blir så trötta i arbetslivet i dag, och det finns inte några förbättringar i sikte.

Finns det någon förståelse från regeringen att det måste ske på ett annat sätt och att vi måste göra större investeringar framför allt i vårt pensionssystem i stället för att belasta alla de anställda med problemen?

Anf. 11 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S) replik:

Fru talman! Det här blir en debatt om nästan alla samhällspolitiska frågor. Regeringen stärker resurserna till välfärden. Det blir fler anställda i välfärden. Vi har en stor utmaning eftersom behoven i välfärden ökar ännu snabbare.

Det var en av de frågor som finansministern nyligen hade en pressträff om. Det handlar om hur snabbt behoven ökar inte minst av demografiska skäl. Trots att regeringen kommer att satsa på mer resurser och att fler kommer att anställas kan man ifrågasätta om det räcker för att upprätthålla en god välfärd och goda arbetsvillkor.

Det är inte sant att det blir färre anställda i välfärden. Tvärtom blir det fler. Men en av de stora utmaningarna är att människor som ska jobba i välfärden ska ha rätt kompetens. Det är därför som det är så viktigt att vi satsar på utbildning. Det gäller inte minst för många nyanlända. De är en oerhört viktig arbetskraftsreserv inte bara i välfärden men också i välfärden.

Regeringen gör också många andra satsningar för att minska klyftorna. Det handlar om att kunna satsa framför allt på skolor i utsatta områden. Alla barn ska få en god chans att kunna börja sitt liv. Vi har redan från tidiga åldrar oerhört stora skillnader i förutsättningar och livsvillkor. Det handlar om investeringar i bostadsområden för att vi ska minska segregationen.

Det är mycket mer som behöver göras. Men det är inte sant att regeringen inte ser problemen och inte gör insatser. Jag vill återigen komma tillbaka till att det beslut vi debatterar i dag handlar om lagen om anställningsskydd. Vi lägger fram ett mycket viktigt förslag. Det handlar om att individens rätt att stanna på arbetet ska förstärkas.

Vi politiker behöver gemensamt föra en offentlig debatt om att människor behövs på arbetsmarknaden. Jag tycker att Gulan Avci gjorde det förtjänstfullt i sitt anförande. Att det finns arbetsmiljöproblem och människor som slits ut i förtid får inte skymma det faktum att vi har många människor som inte alls är utslitna men som ratas från arbetsmarknaden i förtid. Det vill vi sätta stopp för.

Anf. 12 ALI ESBATI (V):

Fru talman! Min kollega och kamrat Nooshi Dadgostar har redan sagt mycket som är viktigt i frågan. Det här är en fråga som engagerar oss vänsterpartister.

Jag vill först säga något om det här att man inte i detta betänkande, som handlar om LAS, ska kräva det ena och det andra. Själva grundproblemet är att detta är ett resultat av en pensionsöverenskommelse som har gjorts på något märkliga grunder. Det är någonting som vi tar upp i vår motion och som vi också har tagit upp i debatten här.

Pensionsfrågorna, som ju är väldigt viktiga för Sverige och för svenska invånare, hanteras i en sluten grupp som inte fungerar som övriga delar av det parlamentariska livet. Den inbjuder inte till insyn eller påverkan från utomstående, och vi menar att detta är olämpligt. Det är inte rimligt att de här frågorna ska vara undantagna från de normala demokratiska beslutsvägarna och diskussionerna, exempelvis runt budget och så vidare. Detta är *en* grund till att det blir på det här sättet. Det här är en del av en helhet som har diskuterats på något annat ställe och som regeringen nu vill få igenom riksdagen.

Likväl kan vi konstatera att det i betänkandet är tydligt att det finns två beslutspunkter. När det gäller själva förslagen i propositionen i det här fallet, alltså det som gäller LAS, har inte Vänsterpartiet några invändningar. Det vi vill göra är att få in ytterligare förslag, precis som Nooshi Dadgostar var inne på. Det är det som föranleder den reservation som vi har.

Även om detta på ytan är något av ett tekniskt betänkande som handlar om justeringar i lagen om anställningsskydd är det något som ingår i en större helhet.

Jag vill bara by the way konstatera att Svenskt Näringsliv inte är positiva till förändringarna i LAS, och det finns också andra arbetsgivarorganisationer som är negativa. Där är det så att säga som vanligt; man blir lite ledsen i ögat om arbetstagarna får lite större rättigheter. Vi har inga invändningar i sak mot de här förändringarna.

Detta är dock någonting som i sin större helhet, tillsammans med andra delar av överenskommelsen om höjd pensionsålder, vittnar om en grundsyn på hur

pensionssystemet ska utvecklas och vem det är till för. Vilka grupper i samhället är det som i grunden ska ta smällen eller riskerna, och vilka är det som ska värnas när det sker förändringar i arbetslivet och i samhällets struktur?

Vi vet att vi lever längre. Det är något som många i huvudsak tycker är bra – Vänsterpartiet också. Det är även så att fler kan och orkar jobba längre. Det är riktigt. Men det finns också många som inte kan och orkar jobba längre. Vad sker då om förväntan i pensionssystemet är att man ska höja den utträdesålder som finns samtidigt som vi vet att de människor som ska förväntas nå upp till det högre målet är väldigt olika och har väldigt olika förutsättningar? Vem tar smällen när näröns trycks uppåt av myndigheter och beslutsfattare?

Det är i mycket lägre grad vårdbiträden och byggnadsarbetare som klarar av att fylla på med de här åren. Det är betydligt mer sannolikt att personer som är arkitekter eller liknande klarar av att göra det och gör det med glädje. Det sker en ytterligare ökning av orättvisorna i samhället om detta är inbyggt i pensionssystemet. Dels har man normalt sett lägre löner under de år som man arbetar, dels orkar man inte jobba lika länge och bestraffas ekonomiskt i pensionssystemet och dels lever man kortare tid med den lägre pensionen. Det är den problematiken som vi använder alla möjligheter som finns i denna kammare för att lyfta upp och understryka eftersom vi inte finns med i Pensionsarbetsgruppen.

Till sist ska jag ta upp förslagen vi har i vår reservation. Det är två lite tekniska saker. Det ena förslaget handlar om huruvida det här med saklig grund ska vara kvar eller inte. Där är vi eniga med bland andra LO; man kunde gott ha behållit de nuvarande reglerna och skruvat där. Jag tror att det kan vara principiellt problematiskt att införa en sådan uppluckring av behovet av saklig grund baserat på enbart ålder. Det kan då smyga sig in också i andra situationer framöver. Vi får se hur det blir, men detta är någonting där vi är eniga med LO och gärna hade velat se en annan skrivning.

Det andra förslaget gäller frågan om uppsägnings-tid, där vi är emot att man inte har rätt till mer än en månads uppsägnings-tid i de här sammanhangen. Vi hade velat ha tre månader. Detta är någonting som framgår av vår motion och vår reservation, som vi har yrkat bifall till.

(Applåder)

Anf. 13 MARTIN ÅDAHL (C):

Fru talman! Under debatten har många av de hjältar som vi har i Sverige på svensk arbetsmarknad och i svenskt arbetsliv lyfts fram.

Jag vill inleda med att berätta om ett möte jag hade för ett par år sedan i Boden. Jag träffade där en kvinna som inte bara hade passerat 67 års ålder utan också 69 års ålder, även om man inte kunde tro det. Hon steg upp före klockan sex varje morgon för att ta hand om sin besättning av djur och mjölka dem. Hon påstod att hon skulle fortsätta att göra detta så länge hon levde –

vi får väl se hur det ligger till i dag – helt enkelt för att hon var småföretagare och inte hade något val.

När vi i dag diskuterar höjningen i lagen om anställningsskydd till 69 år tycker jag att vi ska komma ihåg att det är många som kämpar väldigt hårt med sitt arbetsliv och sin situation – helt enkelt bara för att de måste. Det är många som gör en hjälteinsats högt upp i åldrarna.

Vi får skylla på två saker. Det ena är att vi i Sverige har ett pensionssystem som faktiskt, tack och lov, fungerar och som vi vårdar. Det fungerar dels genom att vi har sett till att det går ihop och därmed är ett föredöme för många andra länder, där folk får gå utan pensioner och utan trygghet på ett sätt som man inte behöver göra i Sverige – även om vi behöver förstärka pensionerna, i synnerhet för dem som har det sämst. Det fungerar dels för att vi arbetar längre upp i åldrarna och för att de som vill och kan får möjlighet till det. Det beror på de incitament vi har skapat för dem som vill och kan göra det genom att minska skattebördan för dem som jobbar högre upp i åldrarna.

Det är inte detta vi diskuterar i dag, men det är fundamentet för allt. Det finns inga pengar som trillar ned från himlen, utan dem måste vi arbeta ihop själva. Då behöver vi ha ett pensionssystem som fungerar. Men det är en annan sak än det vi diskuterar i dag.

Det vi diskuterar i dag är, som flera tidigare talare har sagt, inte att förvägra personer att gå i pension tidigare utan att förvägra personer att jobba längre. Regleringar, en genomreglerad arbetsmarknad och även själva lagen har gjort att man har tvingat människor som vill fortsätta jobba att sluta. Det har till och med ibland varit så när deras arbetsledare och arbetsgivare egentligen vill behålla dem i arbete för att de är så värdefulla. Vi har tvingat bort dem från arbetet.

Det är en välsignelse att vi nu med denna lagändring ger möjlighet för människor att åtminstone enligt reglerna och lagen få jobba vidare lite längre när de själva vill. Därmed bidrar de inte bara till samhället utan kan även med sin erfarenhet och kunskap bidra till sin arbetsplats och dess utveckling. De får som de vill: en möjlighet till ett rikare liv högre upp i åldrarna.

Jag kommer med bestämdhet att yrka bifall till majoritetens förslag i kommittén och till utskottets förslag i betänkandet. Det här är en absolut nödvändig åtgärd för att förstärka människors frihet och livsmöjligheter och även samhällets utveckling.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 18 juni.)

## § 8 Järnvägsfrågor

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU17  
Järnvägsfrågor  
föredrogs.

Anf. 14 JESSIKA ROSWALL (M):

Fru talman! I mitt hemlän Uppsala finns museijärnvägen Lennakatten. Varje helg under sommaren lämnar ett snart 130 år gammalt ånglok Uppsalas moderna resecentrum för att åka fyra mil på en smalspårig järnväg. Att detta kan ske beror på att människor inom ramen för ideell verksamhet arbetar tusentals timmar med att renovera, putsa, svetsa, skyffla och sälja. Det är på många vis ett beundransvärt sätt att visa tågets betydelse för Sverige.

När rallare byggde vår svenska järnväg lade detta grunden för att Sverige på 100 år kunde gå från ett av Europas fattigaste länder 1870 till det rikaste 1970. Järnvägen var och är viktig.

I vårt urbana samhälle i dag pendlar dagligen miljontals människor. Deras liv förutsätter en fungerande järnväg. Men låt oss vara tydliga: Järnvägsnätet i Sverige är eftersatt, och skulden för detta bär både borgerliga och socialdemokratiska regeringar. Den politiska viljan att investera i järnvägen från 1970-talet och minst 30 år framåt var för låg. Det fanns annat som prioriterades. Det innebär att de satsningar som vi i dag gör till stor del handlar om att försöka hämta igen det som vi missade då. Det är dyrt att göra det, och det tar lång tid. Men det är nödvändigt för tillväxt, sysselsättning och miljö.

Vi har också ett val att göra i den här debatten: Vi kan stå här och skylla på varandra om eftersatt underhåll och vem som gjorde fel eller satsade på vad. Eller så kan vi konstatera att vi gillar tåg, vill att fler ska åka tåg och vill att man ska kunna lita på tåget och låta debatten handla om vårt gemensamma ansvar för att se till att järnvägen faktiskt fungerar.

Fru talman! År 2015 presenterade Gunnar Alexandersson sin utredning *En annan tågordning – bortom järnvägsknuten*. Utredningen lyfte många saker. En av dem var att det saknades kunskap om hur spåren mår. Så var det 2015 och så är det fortfarande i dag, även om det har blivit bättre.

När vi i utskottet hade besök av Trafikverket och MTR talade man om ett lyckat projekt i Region Stockholm där MTR och regionen, som visste exakt var problemen med spåren fanns, tillsammans med Trafikverket kunde sätta in åtgärder där det verkligen behövdes. Det här gav goda resultat. Det resulterade i bättre punktlighet.

Detta exempel visar i sin enkelhet det som borde vara självklart: att kunskap är grunden för att kunna fatta strategiskt viktiga beslut. Eller enkelt uttryckt: Vi behöver bättre kunskap om våra spår, och vi behöver samarbeta mer. De kraven bör vi kunna ställa på våra myndigheter. Då går det också att göra förbättringar här och nu. Det handlar om att värna vår gemensamma järnväg men också om människors skattepengar.

Det finns förslag i Alexanderssons utredning som hade kunnat genomföras redan nu. Moderaterna delar till exempel utredarens analys att en ökad konkurrens bidrar till en bättre järnväg. Monopol och oligopol har aldrig fungerat i något sammanhang. Utredningen slår också fast att tack vare att underhåll har upphandlats i

konkurrens har våra skattemedel kunnat användas mer effektivt.

Regeringen gör precis tvärtom och går emot beprövad vetenskap och erfarenhet. Man väljer att tala om och verka för ett återförstatligande. Detta tycker jag är helt obegripligt – som om svaren på 2020-talets problem skulle vara lösningar från 1960-talet.

Jag vet att många av mina moderata kollegor har lyft detta tidigare, men låt mig säga det igen: Det är obegripligt och näst intill tjänstefel att inte göra något åt Gunnar Alexanderssons utredning, att låta den bli en hyllvärmare och inte ens våga skicka den på remiss.

Fru talman! Regeringen försöker dölja den bistra sanningen och i stället slå sig för bröstet med hur mycket man satsar på järnvägen. Med några enkla oneliners försöker man sätta bilden att det som fungerar med svensk tågtrafik i dag beror på regeringens ”historiska satsningar” medan varje försening förklaras av den tidigare alliansregeringens underinvesteringar. Så sent som i en interpellationsdebatt här i tisdags kväll hörde jag infrastrukturministern ge uttryck för det.

Som jag sa inledningsvis beror problemen med svensk järnväg på att vi i decennier har investerat för lite i underhåll och att de investeringar som gjorts har skett på en monopolliknande marknad. Men i ärlighetens namn: De pendlare i Enköping, som jag kommer från, som betalar ungefär 3 000 kronor i månaden för att pendla till Stockholm och står och fryser på perrongen i väntan på försenade tåg, kanske med för få vagnar så att det blir trångt, struntar faktiskt i regeringens färg, om detta är Fälldins, Ullstens, Palmes, Perssons, Carlssons, Bildts, Reinfeldts eller Löfvens fel. De vill komma i tid till jobbet. De vill komma hem i tid för att hämta sina barn på förskolan. De vill veta vad vi ska göra för att åtgärda problemet. De förväntar sig, på goda grunder, att vi i politiken ska lösa problemen.

Jag tycker därför att det är bra att vi har en bred politisk enighet om att satsa på järnvägsunderhållet. Men då krävs det en regering som söker brett samförstånd i stället för osakligt politiskt käbbel. Det krävs en regering som orkar ta tag i järnvägens funktionalitet.

Fru talman! Det finns ett gammalt uttryck som lyder ”går som tåget”. När det kom till hade det en annan betydelse än vad det har i dag. Då var tåget symbolen för tillförlitlighet, punktlighet och det moderna Sverige. I dag associerar vi tyvärr tåget med signalfel, förseningar och brist på vagnar och spår. Trafikverkets egen statistik är tydlig: Totalt blev det förseningar förra året med 62 000 timmar. Det är en skrämmande hög siffra. Så stora förseningar har det bara varit en gång under hela 2000-talet. Det är en helt oacceptabel utveckling.

Socialdemokraterna gick till val 2014 på att lova att tågen skulle gå i tid. Det är något som vi tyvärr inte ser i dag.

Riksdagens utredningstjänst har räknat fram att antalet försenade timmar till följd av obehöriga på spårren, så kallat spårspring, förra året uppgick till 5 300. Det är ett av de områden där jag tror vi med ganska

enkla politiska medel kan göra någonting för att minska förseningarna, områden som inte handlar om spår där spaden sätts i backen om fem år och står klara för invigning 2030. Det är sådana saker som är viktiga för att kunna åtgärda problemen nu.

Fru talman! Nu är det verkligen hög tid att agera i järnvägsfrågan. Miljoner pendlare och resenärer liksom företag med all sin godstrafik har förväntningar på oss. Vägen dit går via kloka investeringar, agerande mot strukturella problem, värnande och utvecklande av företagande samt en sund konkurrens. Detta hade varit självklara ingångsvärden för en alliansregering. Vad som nu sker med en svag minoritetsregering hoppas jag få höra lite mer om i dag.

För att spetsa till det lite grann kanske uttrycket ”går som tåget” i dag mest kan jämföras med uttrycket ”dummare än tåget”. Det tycker jag är tråkigt. Det krävs en ny regering som orkar agera.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag säga att vi i Moderaterna såklart står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 1.

(Applåder)

Anf. 15 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Varje år väljer ett stort antal människor att avsluta sina liv genom att lägga sig, ställa sig, sätta sig eller kasta sig framför tåg. Bakom dessa dödsfall ligger vanligen en stor personlig tragedi, och det orsakar stort lidande för familj, vänner, kollegor med flera. Detta är också ett stort arbetsmiljöproblem, i synnerhet för lokförare. Som förare får man förr eller senare i sin karriär bevittna ett självmord, ungefär två per förare om du har en lång yrkesbana. Det orsakar både stora och långvariga störningar för tågtrafiken och stora samhällsekonomiska kostnader. Det finns alltså väldigt många skäl att förebygga suicid.

Fru talman! År 2018 var ett riktigt mörkt år gällande suicid i bantrafik. 80 personer avled av självmord via järnväg och 8 via tunnelbana, totalt 88 personer. Det är förvisso lägre än toppåren 2013 och 2015, då 98 personer omkom, men betydligt högre än 2017 då 63 personer omkom och 2016 då 75 personer omkom. Genomsnittet mellan 2000 och 2009 var 70 personer.

Anledningen till ökningen kan vi spekulera i, men ökad psykisk ohälsa kan ligga bakom ökningen. Samhället som helhet måste ta ett krafttag mot ökad psykisk ohälsa, och vi måste göra vad vi kan för att förebygga suicid.

Under en del av min tid på Trafikverket var jag med och tog fram ett underlag för hägnader i syfte att minska antalet självmord och att minska spårspring. Jag åkte runt till de platser där suicid förekommit i södra Sverige, söder om Mjölby, och tog fram åtgärder för att förebygga att det inträffar igen.

Det fanns vissa platser som var vanligare än andra. I synnerhet närhet till psykiatriska avdelningar var en riskfaktor, men även kyrkogårdar föreföll överrepresenterade. 20 miljoner var avsatt till åtgärder då, och

jag vill minnas att det i dag är hägnat på de flesta platser som föreslogs.

Jag läste också på en del i litteratur och forskning som visar att den som hindras att begå självmord i nio fall av tio inte försöker på nytt, varför det finns mycket att vinna på dessa insatser i form av höga hägnader vid järnvägsspår.

Suicid vid järnväg är inget nytt fenomen, och dessa insatser borde ha gjorts för länge sedan. Det förhindrar även att små barn kan komma ut i spåret och mista livet till följd av en olycka. Det var inte så länge sedan det hände utanför Kristianstad, till exempel. Vid suicid är det vanligen totalstopp i trafiken mellan två och tre timmar, och detta orsakar stora följdförseningar.

Trafikverket avsätter 1 miljard till 2020 för stängsling och ökad kameraövervakning. En hel del ökad stängsling med modernt, starkare och högre galler har redan genomförts, vilket ni kan se när ni åker tåg. Vi sverigedemokrater menar dock att detta inte är tillräckligt, även om det är ett steg i rätt riktning. Här måste till en långsiktighet, och flera tiotals mil måste säkras upp.

Långsiktighet måste även till när det gäller obehagade plankorsningar. Detta har fått stort fokus efter *Uppdrag granskning*s reportage. Här har glädjande nog regeringen tagit tag i frågan, och nu återstår det för Trafikverket att leverera. Att bygga en plankorsning med ljud, ljus och bommar kostar flera miljoner, men i det akuta skedet måste siktröjningen stärkas för att minska riskerna vid de obehagade plankorsningarna.

Fru talman! Vi sverigedemokrater vill i vår kommittémotion att lokförare som är inblandade i personpåkörning får en ersättning motsvarande ett prisbasbelopp, i dag ca 46 500 kronor.

Vi vill skärpa straffen för spårspring. Trafikverket uppger att spårspring orsakade i genomsnitt knappt sju timmars försening per dag under 2016, vilket beräknas kosta ca 80 miljoner kronor årligen. Eftersom det genererar stopp i trafiken är det också en av alla orsaker som sänker tilltron till tåget som färdmedel.

Vi vill också skärpa straffen för sabotage mot järnvägsanläggningen och öka DNA-märkningen av stöldkänsliga anläggningsdelar, framför allt koppar där bland annat driftjordar är utsatta. Det förekommer till och med att kontaktledning stjäls. Några decimeter kabel eller ledning som tjuven får ett par kronor för kan kosta fem, tio eller hundra förseningstimmar och tusentals kronor att ersätta i form av arbetstimmar och restid. Dessa sabotörer ska raka spåret in i finkan, och då menar jag inte godsfinan.

Fru talman! Underhållet av den svenska järnvägen har länge varit satt på undantag. Oavsett färg på regering har medel saknats, och behovet av förebyggande underhåll har till stor del fått stå tillbaka för felavhjälpande, kortsiktiga åtgärder.

Den uppbyggda underhållsskulden är enorm, och när nu äntligen anslaget till drift och underhåll av järnväg ökar med hela 47 procent kommer nästa nöt att knäcka, nämligen bristen på utbildad och erfaren personal.

Redan i dag är det svårt att uppbringa personal i tillräcklig omfattning. I synnerhet signaltekniker, eltekniker och järnvägsingenjörer är en bristvara, och det åligger inte bara järnvägsbranschens aktörer utan även oss politiker att skyndsamt göra vad vi kan för att säkerställa att vi har tillräckligt med kompetens i framtiden.

Det blir ju inte särskilt bra om statsministern ska inviga byggstarten av en kommande höghastighetsbana och det enda spadtag som tas är just statsministerns. Det är givetvis en stark överdrift, men ni förstår vad jag menar. Vi får inte blunda för de problem som kompetensbristen innebär.

Fru talman! Sverigedemokraterna vill se en mer sammanhållen underhållskedja för det svenska järnvägsnätet. Vi anser därför att Trafikverket bör utföra järnvägsunderhåll i egen regi och att de underhållskontrakt som ligger på andra entreprenörer bör återgå till Trafikverket helt eller delvis när tiden för avtalen har löpt ut.

Vi anser också att Infranord AB:s underhållsverksamhet ska bli en del av Trafikverket. Det skulle innebära att staten genom Trafikverket får bättre kontroll över anläggningen. Det innebär dessutom att administration av till exempel upphandling undviks.

Vi anser också att det leder till att problem med bristfällig kontraktsskrivning försvinner, och behovet av att följa upp och kontrollera avtal minskar. Vi ser även en minskad administration, vilket i sin tur ger mer resurser till direkta underhållsinsatser.

Ytterligare en stor fördel är att Trafikverket åter tillförs kompetens genom att de som arbetar ute i spåren kan fortsätta sin yrkesbana inom Trafikverket och då tillföra väldigt hög och viktig kunskap som kommer väl till pass på till exempel förvaltarsidan eller inom upphandling. Så funkade det förr, men med dagens system tillförs inte Trafikverket erforderlig kompetens.

Vidare kan jag konstatera att statens investeringar i infrastruktur ligger på en för landet alldeles för låg nivå. På 50- och 60-talen lades ca 2 procent av bnp på investeringar i infrastrukturen, men sedan 80-talet har nivån sjunkit till drygt 1 procent av bnp, trots att befolkningmängden ökat i en kraftigt stigande takt. Ska landet utvecklas på ett bra sätt behöver vi öka takten på investeringar i infrastrukturen så att vi lämnar över en väl anpassad och väl underhållen infrastruktur till kommande generationer.

Fru talman! Vi sverigedemokrater menar att ett omtag är nödvändigt för att förbättra punktligheten, öka säkerheten inom järnvägssektorn, stärka järnvägsunderhållet och få en bättre kontroll på järnvägsanläggningen.

Sverigedemokraterna står bakom samtliga våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 6 rörande stärkt underhåll och underhåll i egen regi.

Anf. 16 JESSICA THUNANDER (V):

Fru talman! Vänsterpartiet yrkar bifall till reservation 7.

Vi har ett klimatnödläge. Vi har bland annat ett helt nödvändigt mål om att minska utsläppen för inrikes transporter med 70 procent till 2030 jämfört med utsläppen för 2010. Det är inte lång tid kvar.

Det betyder att vi alla måste förändra inte bara vilka fordon och bränslen vi använder utan också våra beteenden så att vi reser mycket mer kollektivt och klimatsmart där och när så är möjligt.

Tåg är kollektivt, klimatsmart resande. Men för att få ett ökat resande med tåg krävs en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande järnväg i ett sammanhållet system. Inom både järnväg och regional kollektivtrafik har tidigare sammanhållna system styckats upp, men järnväg och regional kollektivtrafik är klimatsmarta, gemensamma nyttigheter som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiva och fungerande för resenärerna.

Vi i Vänsterpartiet motsätter oss den avreglering som länge varit rådande inom transportpolitiken och som lett till en bristande helhet. Vänsterpartiets vision för tågtrafiken är ett sammanhållet system, där resenären ges hög tillgänglighet, bekvämlighet och punktlighet.

Trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol, där de olika delarna är intimt förknippade med och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet, har del efter del i järnvägssystemet under lång tid styckats av, delats upp och ofta privatiserats.

Konkurrensutsättningen har lett till att det i dag är avsevärt färre anställda på underhållssidan än vad det var för 15 år sedan. Trafikverket utför sedan 2010 inte något underhåll i egen regi, utan underhåll sker genom entreprenadkontrakt. På marknaden i dag finns ett fåtal aktörer som i sin tur anlitar ett stort antal underentreprenörer. Det krävs dock ett sammanhållet system med underhåll och kontroll i statens egen regi för att upprätta en fungerande tågtrafik för resenärer och företag.

Det är därför ett stort framsteg att Vänsterpartiet har nått en överenskommelse med regeringen om att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhåll av de svenska järnvägarna. Regeringen tog ett viktigt beslut i januari 2017 om att Trafikverket i egen regi ska utföra leveransuppföljning och underhållsbesiktning av järnvägen. Beslutet innebär att Trafikverket får bättre koll på sina egna anläggningar och att det som har beställts verkligen levereras.

För att staten ska ta det samlade ansvaret krävs nu åtgärder för att även utförande av underhåll ska ske i statlig regi. Hela Infranords verksamhet bör införlivas i Trafikverket, inte bara basunderhållet. Vänsterpartiet föreslår att en tidssatt färdplan tas fram med förslag på åtgärder och utredningar för att drift och underhåll inklusive reinvesteringar ska genomföras på det statliga järnvägsnätet i statlig regi genom Trafikverket.

Fru talman! Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär för att öka det kollektiva resandet. Stationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet, men vi kan tyvärr konstatera att det finns många exempel på dåligt skötta och

för resenären avskräckande tågstationer. Det finns därför ingen anledning till att Jernhusen AB:s enda syfte ska vara att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande och försäljning av stationsbyggnader. Det finns en risk för att exempelvis handeln i och vid våra tågstationer prioriteras framför sittplatser för väntande resenärer.

Vänsterpartiet vill därför att regeringen genom förändrad styrning av Jernhusen AB senast till bolagsstämman 2020 ska se till att bolagets stationsbyggnader drivs med resenärsperspektivet i centrum.

Fru talman! Vänsterpartiet anser också att samtliga aktörer inom järnvägen ska ta ett utökat gemensamt ansvar för att samordna informationen till resenärerna när det inträffar förseningar. Ökningen av antalet operatörer på spåren har lett till sämre information och sämre överblickbarhet. Resenärerna ska inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen utan ska så snabbt som möjligt få korrekt information om exempelvis tidsförluster och vilka åtgärder som har vidtagits för att minimera skadan.

Vänsterpartiet anser därför att regeringen bör vidta åtgärder för att förbättra och samordna informationen till resenärer vid tågstörningar samt stärka kraven på transparens och noggrannhet när det gäller orsaker till tågförseningar.

Fru talman! Vi vet att klimathotet är påtagligt och akut. Vi i Vänsterpartiet inser att det är bråttom och att alla beslut såväl i riksdag, regioner och kommuner som hos våra myndigheter måste utgå från klimatlagen och våra klimatpolitiska mål.

Ändå väljer Trafikverket att på flera platser i landet lägga ned regionala järnvägar, till exempel Lysekilsbanan, Bohusbanan, Karlsborgsbanan och så vidare. Kinnekullebanan gjorde man sitt bästa för att negligera så mycket att man kunde ursäktas en nedläggning, men man fick ändra sig när region och kommuner protesterade kraftigt och kunde visa tydliga underlag på att banan behövdes. Man gör samma sak med andra banor, och till exempel Karlsborgsbanan har redan börjat monteras ned. Den är det för sent att rädda.

Detta är naturligtvis inte en speciellt bra inställning i ett läge där vi måste ställa om våra transporter och frakta mer på järnväg – det gäller både gods och personer. Nedläggningarna görs ofta utan ordentliga konsekvensanalyser, både samhällsekonomiskt och i fråga om climateffekten. Det har dessutom skett efter att banan har fått förfalla på grund av grovt eftersatt underhåll under en längre tid. Därmed skulle en upprustning kosta en hel del.

Symboliskt nog kan vi konstatera att samtidigt som man jobbar för att lägga ned Lysekilsbanan ges tillstånd till en utbyggnad av Preemraff, vilket kommer att leda till dubbla koldioxidutsläpp och en ökad produktion av olja och diesel. Det är helt emot klimatlagen och klimatmålen.

Det är bråttom att ställa om. Använd den järnväg vi har. Rusta upp befintliga spår, och se till att mer gods och fler personer reser med järnväg. Vi ser från andra

exempel i landet att resandet ökar efter en upprustning och att det är en effektiv klimatinvestering.

Våra klimatmål måste vara styrande för transportsystemet. Värna och vårda de järnvägsbanor vi har!

Sammanfattningsvis, fru talman: Sverige och dess myndigheter behöver börja tänka mer järnväg och mer gemensamt ansvar för en fungerande järnväg. På så sätt får vi en bra kollektivtrafik för alla, och vi kan bidra till att rädda klimatet.

Anf. 17 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Vi har åtagit oss att minska koldioxidutsläppen med 70 procent. Om vi ska lyckas med detta handlar det om att genomföra förändringar inom flera samhällssektorer. I dag vidtas i första hand åtgärder för att få enskilda att ändra sitt beteende, men höjda bränslepriser och skatter på flyg kommer inte att leda till nödvändiga minskningar av CO<sub>2</sub>-utsläppen.

Om vi ska minska våra koldioxidutsläpp behöver vi genomföra liknande reformer som man en gång i tiden gjorde när man etablerade fjärrvärme ute i våra kommuner. Denna reform har gjort att kommunerna har minskat sina koldioxidutsläpp samtidigt som utomhusmiljön i städerna har förbättrats.

Vi behöver genomföra samma typ av reformer inom industrin och transportsektorn. Elektrifiering av vägar och en kraftig upprustning av järnvägen är två sådana satsningar som behöver komma till stånd.

Fru talman! Vi ser hur hela världen håller på att förändras. Kina genomför stora satsningar på infrastruktur i syfte att utöka handel och mellanstatliga relationer. Vi ser också hur flera länder i EU förbättrar sina stambanor. Samtidigt finns problem avseende samordningen mellan länderna i Europa.

Inom EU pågår sedan tidigt 90-tal ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft. Järnvägstransporter över gränserna hindras i dag av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella järnvägsnät med olika tekniska standard. För att överbygga dessa hinder har EU arbetat fram ett antal järnvägspaket, i syfte att underlätta järnvägens transporter i Europa. Det anser vi kristdemokrater är bra.

Fru talman! Oavsett var i Sverige man bor ska man kunna lita på att tåg kommer i tid. Återkommande förseningar skapar tyvärr ett bristande förtroende för järnvägen. En undersökning som genomfördes av EU-kommissionen visar att det finns ett omfattande missnöje med järnvägens service i Sverige, och svenska järnvägar får ett lågt betyg när det gäller frågor om punktlighet och pålitlighet.

För att förbättra järnvägens rykte behöver vi vidta flera åtgärder, exempelvis mer information till resenärer och bättre planering av underhållsinsatser. Jag blev därför glad i dag när jag hämtade min dotter vid SJ och såg att där fanns en informationskampanj om alla de investeringar på 125 miljarder som kommer att göras i de större järnvägssystemen i år. Det är ett bra sätt att jobba på för att skapa förtroende för järnvägen.

Vi vill också främja öppenhet och konkurrens på järnvägsspåren genom goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller.

Fru talman! För att få så bra infrastruktur som möjligt för de pengar som investeras behövs en väl fungerande konkurrens. Vi är därför bekymrade över att regeringen har aviserat att man vill återförstatliga järnvägsunderhållet. Statens väg- och transportforskningsinstitut visar i en rapport från 2014 att konkurrensutställning av järnvägsunderhåll har lett till sänkta underhållskostnader med ca 12 procent med bibehållen kvalitet.

Vi är medvetna om att järnvägen har organisatoriska brister, men vi anser inte att problemet är att fler aktörer är med och bidrar till utvecklingen av järnvägen. Vi vill påminna om att på vägsidan har man upphandlat underhåll i konkurrens sedan länge, och det fungerar bra.

Vi anser att regeringen bör avbryta återförstatligandet av järnvägsunderhållet. För att nå ytterligare kostnadseffektivitet bör regeringen i stället fortsätta att främja konkurrens avseende investeringar och underhåll.

Fru talman! Sverige är ett litet och exportberoende land. Ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av fungerande och väl utvecklad infrastruktur. Vi anser därför att man bör möjliggöra för tyngre och längre godståg på järnväg. I Sverige i dag finns godståg som är 650 meter. I Tyskland har man godståg som är 830 meter, och i andra europeiska länder finns godståg som är upp till 750 meter långa. Vi anser att Trafikverket ska möjliggöra för godståg på 750 meter även i Sverige. Det skulle leda till miljövänligare, säkrare, och effektivare järnvägstransporter.

Fru talman! Med jämna mellanrum kan vi läsa att det har skett olyckor mellan tåg och andra fordon samt fotgängare. Vi kan tyvärr konstatera att antalet obehöriga som rör sig på järnvägsspåren har ökat under de senaste åren. Det orsakar stora förseningar i tågtrafiken samtidigt som risken för olyckor ökar. Vi anser att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna bör arbeta fram en åtgärdsplan för att försvåra för obehöriga att beträda spåren och för att minska antalet personolyckor.

Fru talman! Vi står givetvis bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar vi bifall endast till reservation nr 3.

Anf. 18 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Jag vill inledningsvis säga att jag yrkar bifall till reservation nr 13, som behandlar längre och tyngre tåg.

I dag ska vi debattera det sista av de fyra transportslagen. Den senaste månaden har vi tagit upp skillnader mellan partierna i frågor inom luftfart, sjöfart och väg. Sist ut är järnvägen.

I samtliga dessa frågor har jag lyft fram vikten av att man använder varje transportslag utifrån vad det specifikt är bäst på. Det är inget antingen eller; alla fyra behövs.

Med dagens snabba teknikutveckling gäller det samtidigt att vi politiker följer utvecklingen noga så att vi gör rätt prioriteringar. De satsningar vi gör ska kunna gälla för många år framöver, särskilt de som bygger fast oss fysiskt genom dyra investeringar.

Järnvägen är viktig för att vi ska kunna nå våra klimatmål 2030 vad gäller person- och godstransporter. Sveriges järnväg har dock stora problem med både kapacitet och punktlighet. Ska vi nå klimatmålen måste folk kunna lita på tåget för pendling till jobbet och för att få ihop livspusslet. Annars väljer man bort tåget, vilket kan leda till ökad klimatbelastning.

Liberalerna vill öka kapaciteten genom att både bygga nya järnvägar och öka underhållet av befintliga spår.

Vi vill se bättre information till resenärerna vid förseningar.

Vi vill se ett nytt resesystem för transport dörr till dörr, där man kan välja flera olika transportslag på vägen. Detta resesystem ska ge möjlighet att enkelt jämföra priser och tidtabeller.

Vi vill också se en långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att nå ökad punktlighet. Planen behöver – den måste – tas fram tillsammans med tågoperatörerna, för det är de som dagligen är ute och ser hur spåren fungerar och som blir drabbade tillsammans med sina resenärer.

Liberalerna tror på konkurrensutsättning av järnvägsunderhållet, vilket enligt en rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut leder till både ökad kvalitet och sänkta kostnader. Därför vill vi inte se ett återförstatligande av hela underhållsverksamheten. Trafikverket bör dock ta ett större samlat ansvar för verksamheten. Det är detta som är Trafikverkets utmaning – att ha kompetens för att kunna planera och upphandla järnvägsunderhåll på en fri marknad för att vi alla ska få bästa möjliga underhåll på ett kostnads-effektivt sätt.

Flertalet av ovanstående punkter ingår i Liberalernas och Centerpartiets överenskommelse med regeringen. Fokus ligger på att öka punktligheten i tågtrafiken, det kanske viktigaste motivet till att människor väljer tåget.

Ett kostnadseffektivt sätt att öka kapaciteten i järnvägsnätet är att tillåta tyngre och längre godståg. Det behövs en del mindre investeringar i både mötesstationer och förbispår för att möjliggöra längre godståg, vilket Liberalerna vill prioritera.

Generellt sett har vi inte tillvaratagit järnvägens potential för godstransporter i tillräckligt hög grad för att avlasta dagens vägtransporter. Antalet lastbilar i Sverige har ökat med 20 procent de senaste sex åren.

Prioriteringen när det gäller godstransporter gäller till exempel upprustningen av Västra stambanan. Genom att bygga nya dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås, som är flaskhalsen på Västra stambanan, skulle vi få kraftigt ökad kapacitet för godstransporter in i landet från Göteborgs hamn. Som bonus skulle vi få betydligt fler tåg mellan Göteborg och Stockholm

och dessutom ökade pendlingsmöjligheter mellan Göteborg och Alingsås.

Fru talman! Punktlighet och tillförlitlighet är nyckeln om vi ska kunna få personer att fortsätta välja tåget, locka bilresenärer över till tåget samt avlasta gods-transporterna på väg genom omlastning till järnväg.

Anf. 19 JASENKO OMANOVIC (S):

Fru talman! Infrastrukturen är grunden till välståndet i vårt land. Järnvägen är en viktig del av detta.

Många företag, både de stora exportföretagen och de små som verkar lokalt och regionalt, använder järnvägen för varutransporter för att både ta hem varor och skicka sina produkter.

Dessutom kan företagen ha anställda som använder sig av järnvägen för att ta sig till och från jobbet.

Inte sällan använder vi järnvägen som vägen till nära och kära.

Järnvägen har en viktig samhällsfunktion för att uppnå klimatmålen och för ekonomisk tillväxt.

Därför är det viktigt att prioritera insatser som kan göra järnvägsanläggningen mer robust. Det är så vi lägger grunden för tågets tillförlitlighet. Det kräver hårda prioriteringar, hårt arbete och stora ekonomiska resurser. Med andra ord, fru talman: Det finns inga genvägar, bara hårt arbete.

Vi har fattat beslut om historiskt stora investeringar i infrastruktur i allmänhet och i järnväg i synnerhet – 622 ½ miljard. Det innebär att vi investerar 1 miljard eller 1 000 miljoner kronor varje vecka och nästa vecka en ny, färsk miljard i infrastruktur. Vecka efter vecka, månad efter månad, år efter år investerar vi miljarder i infrastruktur.

Men investeringar i järnvägar kräver ett systemtänk. Man kan inte bestämma sig för något ena dagen och genomföra det den andra dagen. I vissa fall krävs det flera år av förberedelser.

Förra mandatperioden ökade vi anslagen, och nu ökar vi dem ytterligare med nästan 50 procent. Men det går inte att bara lägga pengar, utan man måste tänka på hur man investerar pengarna. Därför har vi ändrat kraven en del när det gäller järnvägsunderhåll.

Fru talman! Jag kan inte tolka det på annat sätt än att man tidigare har utgått från uppfattningen att man kan äta kakan och ha den kvar. Man ville helt enkelt inte göra sig impopulär hos vare sig resenärer eller godsoperatörer. Därför utfördes en del av underhållsarbetet under korta stunder mellan två tåg eller vid korta stopp av trafiken. Detta är en mycket ineffektiv metod. Vi förstår alla att en robust anläggning åstadkommer man inte med någon sorts kurragömmaunderhållsteknik.

Nu säger vi att om det är nödvändigt, stäng av banan! I vissa fall kan det handla om flera veckor. Järnvägen är på en del ställen i så dåligt skick att det kräver omfattande insatser, fru talman.

Men vi kan redan nu se små steg i rätt riktning. Vi börjar få lite återbetalning för investerade medel och mer effektivt underhåll.



I januari ökade tågens punktlighet, likaså i mars och april. Kortdistanstågen har nu en punktlighet på 95 procent. För mellandistanstågen är siffran 90 procent medan långdistanstågen är kvar på 81 procent, tyvärr. Detta är en ökning för alla dessa tre transportslag i förhållande till samma period i fjol.

Men vi har mycket jobb kvar framför oss. Man hör siffror på 95, 90 och 81 procent. Det är mycket jobb kvar innan vi kan slå oss för bröstet och säga att vi har uppnått det vi vill. Det handlar, som jag redan nämnt, fru talman, om hårt arbete. Det finns inga genvägar.

Förutom underhåll är det jätteviktigt att man investerar i nybyggda järnvägar – nya stambanor, dubbelspår med mera. Vi har fattat beslut om till exempel det fjärde spåret mellan Uppsala och Stockholm. Det är viktigt för den här regionen men också för Norrland. Vi har investerat i Ostlänken Järna–Linköping. Vi satsar nere i Skåne på Lund–Hässleholm och även på Borås–Göteborg.

Jag är jätteglad att vi i januariavtalet har höghastighetsbanor, men infrastrukturminister Eneroth vill att vi ska bredda underlaget. Det krävs ett brett underlag här i riksdagen om man ska göra så här stora investeringar och även hitta nya alternativa investeringar.

Fru talman! Sverige är som bekant ett avlångt land. Umeå ligger bara två mil längre bort från Stockholm än Malmö gör. Ändå kan det ta flera timmar längre tid att åka från Umeå till Stockholm än från Malmö till Stockholm. Om man hade bokat en resa till Malmö i morse hade den som snabbast gått på 4 timmar och 32 minuter. Resan till Umeå hade som snabbast gått på 7 timmar och 50 minuter.

Om man hade haft tur hade man fått plats på tåget till Malmö. Det är nämligen både trångt och fler tåg, så där behöver vi bygga ut. Men samtidigt behöver vi bygga ut järnvägar i norr för att åtminstone Norrlandskusten ska kunna närma sig huvudstaden Stockholm. På så sätt kan vi få större arbetsmarknadsregioner i Norrland; det kräver även vår industri.

Apropå tågen i norr har vi också fattat beslut om att bygga ut Norrbotniabanan. Vi har påbörjat dubbelspår från Gävle norrut. Vi har sett till att natttågen rullar till Jämtland.

Men, fru talman, i södra Sverige är det som sagt trångt både på spåret och i tåget. I norra Sverige är det långa avstånd. Om man ska bygga en robust järnväg kan man inte ta genvägar, fru talman. Man måste jobba hårt med hårda prioriteringar, och det samtalet bjuder vi in till.

(Applåder)

I detta anförande instämde Denis Begic och Anna-Caren Säterberg (båda S).

Anf. 20 JESSIKA ROSWALL (M) replik:

Fru talman! Då kom orden ”historiska satsningar”! Tonläget är väldigt högt och har varit det sedan 2014. Jag tycker att jag i mitt anförande ändå försökte sänka tonläget, för jag tycker att det är beklagligt och inte gynnar någon av oss.

Låt oss ändå konstatera att järnvägsinvesteringarna har legat ganska konstant de senaste decennierna. Allt för lite har skett – det tror jag att vi är överens om. Allt för lite har investerats, och det tror jag att alla partier här inne har ett ansvar för. Jag hörde i och för sig inte något påstående om att allt är alliansregeringens fel, men jag vill ändå påminna om att anslaget till järnvägsunderhåll fördubblades under allianstiden. Detta har sagts så många gånger i denna kammare, och uppenbarligen måste det sägas en gång till.

Faktum är att Moderaterna 2014, 2015, 2016, 2017 och 2018 på öret har matchat regeringens järnvägssatsningar. Jag skulle inte gå så långt som till att säga att de är historiska, tyvärr. Jag har högre ambitioner än så. Men om detta verkligen är historiska satsningar vill jag ändå påstå att även vi är med och skriver historien.

Jag tycker att det vore önskvärt att regeringspartierna i stället hade en viss ödmjukhet och svarade alla de pendlare som står på perronger och fryser och inte hinner hem i tid för att hämta sina barn på förskolan. Som jag sa var antalet förseningstimmar förra året 62 000. Så högt har det aldrig tidigare varit. Så vad svarar ni alla dessa pendlare som står på perrongen och fryser? Vad gör ni för dem?

Anf. 21 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Ledamoten Jessika Roswall dansar lite kring argumenten. Ibland är vi överens, men så fort man sedan säger något om att vi gör insatser är vi inkompetenta på det området. Jag tycker att det är lite svårt att få ihop de resonemangen.

Nej, jag har inte nämnt alliansregeringen, och jag har inte nämnt att ni har fördubblat, som du säger. Men vi har fördubblat det ni har fördubblat! Därför är det historiskt. Man har aldrig investerat mer i järnvägar och infrastruktur än vi gör i dag. Det är därför jag säger att det är historiskt. Det är inte någon skönmålning, utan det är fakta.

Ska man investera och ha högre ambitioner, som ledamoten Jessika Roswall säger, går det inte att komma hit med 20 miljarder i skattesänkningar, som man kunde ha investerat i att få fler civilingenjörer. Vi kan inte sluta investera om fyra år, utan detta är investeringar under lång tid. Vi behöver fler civilingenjörer för att den kilometer järnväg som vi investerar i inte ska behöva kosta mer än den kostar. Vi behöver investera i utbildning och kompetent arbetskraft för att ha råd med ännu fler kilometer.

Ledamoten Roswall talar om högre ambitioner, men med vad? Med ännu en skattesänkning, eller?

Anf. 22 JESSIKA ROSWALL (M) replik:

Fru talman! Jag hörde ändå en viss ödmjukhet hos Jasenko Omanovic, och det tycker jag är lovvärt. Jag tycker som sagt att vi ska vara noga med orden, och jag tycker att tonläget ibland har varit väldigt högt från regeringspartiernas sida.

Men låt oss då vara överens om de historiska satsningarna. Min fråga var dock: Vad gör regeringen för

alla de pendlare som fortfarande står och fryser på perrongerna?

Den andra frågan, som jag ställde i mitt inledningsanförande, handlade om Alexanderssons utredning, som jag tycker har behandlats på ett ganska styvmoderligt sätt. I den fanns goda förslag, dels om att ha koll på spåren, dels om konkurrensutsättning av underhållet, som visar sig vara nödvändigt och ger ett gott resultat både för oss som pendlar och för skattebetalarna.

Jag skulle vilja veta vad svaret är. Varför har man inte ens skickat utredningen på remiss? Jag är övertygad om att det finns många människor på Trafikverket som gärna i alla fall hade sett den och fått tycka till om den, ge sina svar och använda det goda. Vi kanske inte är överens om allt i utredningen, men det finns ändå förslag i den som jag tror hade kunnat ge resultat här och nu. Vi är, tror jag, överens också om att det inte bara handlar om att bygga nya spår, för det kommer inte att lösa problemen för oss som står och fryser på perrongerna i dag.

Anf. 23 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Ja, vi är överens om att det inte räcker att bygga nya spår. Det är därför vi ökar investeringarna i underhåll. Vi stänger av banor i upp till tio femton veckor för att kunna vidta de åtgärder som behövs.

Det är eftersatt underhåll, som ledamoten själv har påpekat. Det har varit eftersatt underhåll under många år, till och med decennier. Därför är det nu viktigt att vi gör något åt det. Men man kan inte både åka med tåget och göra underhåll samtidigt, alltså att inte göra sig ovän med någon. Det funkar inte. Det finns inga genvägar. Man måste ta det hårda arbetet och vara beredd att stänga av en del banor för att kunna göra rätt investeringar och för att kunna göra det på så kort tid som möjligt med så stor vinst som möjligt.

Det är detta som är viktigt för att pendlarna i framtiden ska slippa stå på perrongen och frysa. Det är det som är vår målsättning.

Jag hoppas verkligen, fru talman, att vi lyckas med detta. Det finns små indikationer på att det går framåt, men det är för tidigt att nu säga att de insatser vi har gjort kommer att bära frukt i år eller nästa år. Men vi vet att vi inte kan springa fortare än vad som är möjligt. Vi kan inte ta några genvägar. Vi måste göra detta från grunden, ordentligt, och det är det vi försöker göra, så att man ska slippa stå på perrongen och frysa.

Anf. 24 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att tacka ledamoten Jasko Omanovic för ett väldigt bra införande. Det som jag tycker är positivt i det är att du inte fastnar i en sak, utan du målar verkligen upp bilden av vad vi vill med Sverige.

Jag tror att det är viktigt att vi har det perspektivet. Annars blir det lätt att man fastnar i den ena eller andra detaljen. Men någonstans har vi ju detta ansvar tillsammans.

Jag har egentligen tre funderingar efter anförandet. Både du och jag lyfter perspektivet med hela landet,

men vi vet också att de resurser vi gemensamt har avsatt inte riktigt kommer att räcka så långt som vi alla önskar.

Jag har en konkret fråga här: Är regeringen på sikt beredd att börja titta på lånefinansieringen? Ska vi bygga stambanor, oavsett i vilken form vi bygger dem, torde inget av de tre blocken kunna få fram pengar utan att leta efter andra lösningar. Där är jag lite nyfiken på hur regeringen tänker.

Jag lyssnade också på en av våra tidigare talare, som jag tyckte ställde en mycket relevant fråga. Jag vill ställa den till regeringssidan: Kommer ni att ge Trafikverket i uppdrag att titta på de mindre länsjärnvägarna, som ju fyller en stor funktion men som i praktiken i dag avvecklas genom icke-underhåll? Lysekilsbanan är ett exempel. Det finns fler exempel i landet. Detta försvårar ju.

Min sista fråga är: Om vi nu är oroliga och vill ha fram mer resurser, varför försvårar ni då resursanvändningen genom att sluta upphandla underhåll och i stället ta det tillbaka till staten? Vi vet ju att det är dyrare och mindre effektivt.

Anf. 25 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag vill tacka ledamoten Magnus Jacobsson för frågorna.

När det gäller den första frågan vill jag säga att det är jätteviktigt att vi alla i den här kammaren är medvetna om att regeringen, med infrastrukturministern i spetsen, är intresserad av ett samtal om nya höghastighetsstambanor. Det finns ju med i januariavtalet, men regeringen är också angelägen om att föra samtal om hur vi kan åstadkomma en lösning som ger oss större avkastning som land. Det ger snabbare avkastning på investeringen om man får banan färdig tidigare.

Den andra frågan gäller mindre, regionala banor. Trafikverket tittar på detta och bedömer självt. Vi kommer snart att debattera fyrstegsprincipen för Trafikverket. Trafikverket bedömer hur man tillsammans med de regionala och lokala aktörerna ska behandla dessa banor, oavsett vilka de är. Jag kan inte uttala mig om detta mer än så.

Den tredje frågan handlade om underhåll. Vi vill ju ha en del i egen regi. Vi har ju sett att den tidigare delen, där man upphandlade, inte funkade riktigt bra. Det var inte riktigt lyckat på alla områden. Jag kan återkomma i nästa replik.

Anf. 26 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag vill börja i den sista frågan. Jag har ju rätt lång erfarenhet från framför allt kommunal och regional politik. Min erfarenhet av just upphandlingar är att det är lätt att säga att den upphandlade parten, alltså den som har fått uppdraget, gör si eller så, men om man gräver lite i det visar det sig oftast att det är den som har skrivit upphandlingsunderlaget som har brustit. Då får man problem i hela kedjan.

Däremot visar de flesta studier att när man använder upphandling som metod, förutsatt att man har gjort den på ett korrekt sätt, är det kostnadseffektivt. Därför

kvarstår min fråga: Varför vill man använda pengarna mindre effektivt?

Sedan har jag ryktesvägen hört att infrastrukturministern önskar bjuda in oss till samtal. Det gläder givetvis mig som kristdemokrat, men jag skulle uppskatta om infrastrukturministern i så fall framför en sådan inbjudan direkt och inte bara indirekt. Det hade ju underlättat om man vill kommunicera. Men det är glädjande att vi nu får veta att han önskar kommunicera med oss. Ett alternativ är att han kommunicerar med oss.

Sedan återkommer jag till frågan om finansiering. Jag och mitt parti står bakom idén om en höghastighetsbana, men jag tror att läget är allvarligare än så. Vi behöver prata om private-public partnership och om hur man finansierar på sikt. Ska vi klara 70-procentsmålet kommer det inte bara att handla om järnväg. Det kommer att handla om elektrifiering, sjöfart och olika tekniska lösningar där vi troligtvis kommer att behöva gå in med investeringar som betalas dels över statsbudgeten men även på annat sätt. Då kvarstår min fråga: Är regeringen öppen för den här typen av privata samarbeten för att klara infrastrukturen bättre på sikt?

Anf. 27 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Ledamoten Jacobsson kan vara klar över att vi kommer att ta tillbaka en del av det upphandlade underhållet i egen regi just på grund av det som ledamoten själv nämner. I verket måste man ha bra kompetens om vad man behöver upphandla. Därför ska vi ta in en del av underhållet in-house i Trafikverket.

Den andra frågan gäller höghastighetsbanor och investeringarna där. Jag tycker också att det är angeläget att göra större investeringar. Då behöver vi en stabil politisk situation i landet. Vi kan inte skissa på servetter i stället för att göra budgetar, utan vi behöver stabilitet. Där behöver vi föra ett samtal.

Sedan har vi en del avskräckande exempel. Arlandabanan tycker jag personligen är ett avskräckande exempel. Nu har vi ett avtal. Vi kan inte bygga ut banan så att vi kan ta tåget från Arlanda och ned till Malmö. Det är ett avskräckande exempel, tycker jag. Dessutom undrar jag: Hur kan man förlänga ett avtal som inte är bra?

Anf. 28 EMMA BERGINGER (MP):

Fru talman! Järnvägen är stommen i ett hållbart transportsystem. Det är det mest energieffektiva och klimatsmarta sättet att transportera både många människor och mycket saker. Miljöpartiet vill därför bygga ut järnvägen med nya stambanor för höghastighetståg och rusta upp järnvägen i hela Sverige.

Jag är därför väldigt glad över att vi i januariavtalet så tydligt har fått in en ordentlig prioritering av järnvägen. Det handlar om att hålla i de satsningar som görs i den nationella planen, som togs fram under föregående mandatperiod. Det handlar om ökade satsningar på underhåll och investeringar och, inte minst, om att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så

att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer.

Samtidigt ska det ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige, och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Just utbyggnaden av järnväg längs med Norrlandskusten, fru talman, visar på den potential som finns i att bygga järnväg och att allt fler resenärer lockas till ett hållbart resande när möjligheten väl finns. Det behövs dock en fortsatt utveckling, precis som min kollega Jasenko var inne på tidigare.

Järnvägen och dess underhåll har varit eftersatt i decennier, men nu märks det att det sker en historisk satsning på upprustning och utbyggnad, som den miljöpartistiska och socialdemokratiska regeringen beslutat om. Tyvärr innebär det också att delar av järnvägen under vissa perioder stängs av för att nödvändigt underhåll ska kunna göras. Det är såklart inte roligt när man inser att ens vanliga resa tar en timme längre tid än vad den brukar göra eller om man kanske måste åka ersättningsbuss mellan vissa orter. Samtidigt är detta fullständigt nödvändigt för att vi ska kunna få en mer robust järnväg där tågen kan komma och gå i tid.

Det blir dock väldigt tydligt hur mycket enklare det hade varit att genomföra underhåll utan olägenheter för resenärerna om det hade funnits fler spår och hur mycket mer robust järnvägen hade blivit med nya stambanor.

I dag lider stora delar av järnvägen i södra Sverige av en kapacitetsbrist. Det innebär att möjligheten att möta resenärernas och godstransportörernas efterfrågan på resor begränsas. Det innebär också att järnvägen blir känsligare för störningar. Nya stambanor för höghastighetståg är en nödvändighet. Nya stambanor innebär att befintliga banor avlastas, vilket ger ett ökat utrymme för annan tågtrafik på dessa. Det innebär också ett mindre sårbart system och större möjligheter till effektivt underhåll. Det är någonting som inte bara gynnar långväga tågresenärer utan även godstrafiken och den regionala tågtrafiken.

När vi då ändå bygger nya stambanor är det för mig en självklarhet att de ska byggas för moderna tåg som kan gå riktigt snabbt och erbjuda attraktiva restider. Med de restider som uppnås om stambanor för höghastighetståg byggs för att tåg ska kunna gå i 320 kilometer i timmen kan behovet av inrikesflyg i södra Sverige i princip elimineras. Det är en stor klimatvinst. Att skapa mer utrymme för godståg så att mer gods kan flyttas från lastbil till tåg är också en stor klimatvinst. Att bygga ut nya stambanor för höghastighetståg innebär visserligen en miljöbelastning, men denna hämtas in relativt snabbt. Och hur länge har vi inte haft nytta av den järnväg som vi har i dag? På samma sätt kommer de nya stambanorna att tjäna nya generationer långt in i nästa århundrade.

Det är också viktigt att fundera på vad som skulle kunna bli alternativet om vi inte bygger ut nya stambanor. Hur ska vi då möta ett ökat behov av resande, som

en växande befolkning ger upphov till? Fler flyg? Ytterligare motorvägsfiler? Det är saker som rimmar väldigt illa med det klimatnödläge som vi faktiskt befinner oss i.

Men för att nyttorna ska kunna maximeras behöver järnvägen byggas ut snabbt. Vi kan inte vänta till slutet av detta sekel på att få de nyttor för klimatet som vi så väl behöver. De nya stambanorna behövs dock inte bara för klimatet. De skulle också ge positiva effekter för den ekonomiska utvecklingen och bostadsbyggandet. Att investera i spår är att bygga ett land. Det ger mervärden som är svåra att förutse. Längs järnvägen växer samhällen och bostäder fram – så var det inte bara på 1800-talet, utan så är det även i dag. Järnvägen är ryggraden i det hållbara samhället. Det är det energieffektiva resesättet, som gör att arbetsresor, nöjesresor och semesterresor kan ske på ett hållbart sätt.

En del tror att nya stambanor bara gynnar de stora städerna, fru talman. Det är fel. De mindre städerna längs med banan kommer att vara de riktigt stora vinnarna när utbytet mellan städer som Linköping, Norrköping, Jönköping, Borås och Hässleholm underlättas – ja, fru talman, jag vet att jag avslöjar att jag är från Östergötland när jag säger Linköping och Norrköping. När det är möjligt att bo och driva företag i dessa städer men ändå ha en tät och enkel kontakt med kunder och leverantörer i Stockholm, Göteborg och Malmö – ja, i princip i hela södra Sverige – ser vi verkligen nyttan av nya stambanor för höghastighetståg.

Men även långt utanför stationsorterna kommer man att ha nytta av höghastighetsjärnväg. Det är dock viktigt att då verkligen prioritera att få till attraktiva restider. Ett par minuter här och där kan tyckas lite, men på totalen gör det stor skillnad. Vi behöver också beakta att resan oftast inte börjar på järnvägsstationen. Hela restiden är alltså mer omfattande än den tid från start till mål som tågtidtabellen visar. Med höghastighetståg som kan gå i 320 kilometer i timmen kan man från hela Skåne nå Stockholm på under tre timmar. Kan tågen bara köra i 250 kilometer i timmen är det främst människor som reser från stationsorterna som får bra restider.

Sammanfattningsvis: Vi behöver nya stambanor för höghastighetståg för klimatets, för resenärernas, för godsets, för bostadsbyggandets och för näringslivets skull. Vi behöver kapaciteten och robustheten. Höghastighetsjärnvägarna behöver byggas ut snabbt och med rätt kvalitet. Det är därför nödvändigt att samtal om finansieringen kan komma igång snarast och leda fram till att nödvändiga beslut kan fattas.

Fru talman! Resenärerna undrar såklart vad vi gör här och nu för att åtgärda bristande punktlighet och underlätta resandet. Mer än vart tionde tåg var förra året mer än fem minuter sent. Eftersom förseningarna är vanligare under tider när många reser är det en större andel än så av resenärerna som upplevt förseningar. Det är såklart inte acceptabelt. Vi resenärer förlorar värdefull tid. Vi missar hämtningar på förskolan. Vi missar viktiga event och aktiviteter i livet. Och vi känner framför allt att vi inte kan lita på att vi kommer

fram i tid. Miljöpartiet tycker att vi ska inspireras av det effektiva arbete som genomförts på trafiksäkerhetsområdet med nollvisionen. Vi vill se en motsvarande nollvision för tågstrul.

Fru talman! I den tolvåriga nationella planen görs en historisk ökning på 47 procent, eller 40 miljarder, så vi har strax över 150 miljarder att lägga på drift, underhåll och trafikledning. I januariavtalet har vi också kommit överens om att fortsätta arbetet med ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår samt att ta fram en långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet i samverkan med tågoperatörerna.

Vi har också fått igenom att det ska tas fram ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Syftet med detta är såklart att göra det enklare för resenärerna. Vi vill även att det ska bli enklare att boka utlandsresor och att ta nattåget till Europa. Det är fantastiskt att se det engagemang för tågtrafiken som syns såväl i Facebookgruppen Tågsemester som på Instagramkonton som resareko. Hela Sverige vill resa hållbart.

Mitt och Miljöpartiets mål är att prioritera tågen och järnvägen, så att vi kan bygga ut järnvägen med nya stambanor för höghastighetståg och rusta upp järnvägen i hela Sverige.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet, fru talman.

Anf. 29 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Vi har två partier i regeringen, och jag vill återkomma till den fråga som jag hade tidigare.

Alla här i kammaren verkar vara helt överens om att järnväg är viktigt. Vi tycker alla att god finansiering behövs, och vi verkar alla vara överens om att vi önskar att det ska ske på ett stabilt och välplanerat sätt. Samtidigt konstaterar vi alla att det trots att anslagen har ökat behöver ske fler satsningar om järnvägen ska ha en ökad effektivitet och kunna konkurrera med andra transportslag.

Då återkommer jag till min tidigare fråga. I dag är det framför allt statsbudgeten som finansierar, men om man ska klara av att göra satsningar på nya stambanor, oavsett hur de konstrueras, måste man antagligen jobba med lånefinansiering eller offentlig-privat samverkan, eller OPS, som är det svenska ordet för det som jag sa tidigare i debatten. Jag uppfattade dock att åtminstone ett av regeringspartierna var lite mer negativt till den typen av samverkan, men jag ser inte hur vi ska klara av att göra de satsningar som behövs om vi inte hittar andra metoder än bara statsbudgeten.

Min fråga blir därför: Hur ser Miljöpartiet på detta?

Anf. 30 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Magnus Jacobsson, för frågan, som ger mig möjlighet utveckla min syn på finansiering!

Vi från Miljöpartiet tycker att det är viktigt att vi finansierar de nya stambanorna för höghastighetståg

på ett sätt som gör att vi inte tränger ut viktiga och nödvändiga investeringar i den nu beslutade nationella planen. Detta är vår utgångspunkt i samtalen och diskussionerna.

Vi har tidigare lyft fram att vi är öppna för att diskutera saker som lånefinansiering och olika sätt att finansiera. Samtidigt måste jag understryka de farhågor som Jasenko Omanovic lyfte upp gällande OPS-lösningar, alltså offentlig-privat samverkan. Det kan låta trevligt och enkelt att man bjuder in fler parter att vara med och finansiera viktiga satsningar för framtiden. Samtidigt vet vi att det inte finns någon privat aktör som gör detta bara för att vara snäll eller sjyst, utan det handlar om att den privata aktören vill få avkastning på de investeringar som görs.

Det har visat sig att det kan bli väldigt knepigt att hitta avtal som fungerar på ett sätt som gör att det offentliga faktiskt får nytta och glädje av de investeringar som görs inom ramen för OPS-samverkan. Jag tycker därför att vi verkligen behöver vara försiktiga när vi funderar på hur vi ska skapa finansieringslösningar. Vi måste hitta lösningar som, precis som ledamoten sa, är stabila och hållbara. Detta ska vara vår ledstjärna.

Anf. 31 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag delar uppfattningen att det har funnits och kan finnas OPS-lösningar som är problematiska. Men grundfrågan kvarstår. Om man ska klara riktigt stora investeringar utan att tränga undan det övriga landet måste man hitta andra lösningar.

I Norge jobbar man exempelvis med en metod som kallas bompeng. Vi som bor nära Norge vet hur den fungerar. Man har ofta en peng under en tid. Den är kopplad till den bestämda platsen, vilket gör att de flesta norrmän – inte alla, för det finns en debatt även i Norge – accepterar den därför att de vet att den fungerar över tid. I min hembygd har vi en sådan bom nu, på Svinesundsbron, som kommer att plockas ned inom ett år ungefär då man har genomfört den medfinansiering som skulle ske. Egentligen gäller detta en principfråga mycket mer än enskilda fall, som exempelvis Arlandabanan.

Sedan skiljer det sig nog mellan partierna. Vi kristdemokrater har ställt oss positiva till nya stambanor, men det är inte så enkelt att man kan säga att det är miljönytt. Det beror ju på tid och hur det görs. Att bygga med betong och att ta mycket jordbruksmark i anspråk måste också räknas in vad som är miljönytt. Om vi ställer detta i relation till att det kommer fram ny teknik, såsom elektrifierade flyg, elektrifierade lastbilar och helt andra sätt att köra bil, förändras miljö-kalkylerna. Tidskalkylen torde vara densamma över tid, men miljö-kalkylen förändras faktiskt i relation till vad som händer i omgivningen. Detta måste vi som politiker ta med oss.

Jag ska ta ett litet exempel. Om vi skulle öka järnvägssatsningarna så att 100 procent mer gods går på järnväg minskar det lastbilstransporterna med bara 8 procent. Vi måste alltså jobba med fler lösningar än bara järnväg om vi ska klara klimatmålen.

Anf. 32 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är intressant att ledamoten Magnus Jacobsson lyfter fram fler finansieringssätt för infrastruktur än OPS-lösningar. Ledamoten nämnde bombengen i Norge, och vi från Miljöpartiet har tidigare lyft fram saker som vägslitageavgift och trängselskatter och att på olika sätt plocka in finansiering från dem som nyttjar den infrastruktur som byggs. Detta är något som vi är beredda att titta på i olika sammanhang.

Sedan skulle jag vilja säga att miljönyttan med att bygga en ny stambana för höghastighetsjärnväg inte ska underskattas. Vi kommer att ha ett behov av resande under lång tid framöver. Vi vet att även om vi har en teknikutveckling är den mängd energi, framför allt förnybar energi, som vi har tillgänglig i samhället begränsad. Det innebär att även om vi ser en ökad elektrifiering av till exempel flygtrafiken behöver vi kunna transportera oss på ett effektivt sätt.

Vi vet också att elektrifierade flyg är något som är under utveckling och som kommer längre fram. Så som det ser ut i dag pratar man om relativt små flygenheter, som kan ta ett tiotal passagerare och resa högst ett fyrtiotal mil. Det är inte på det sättet vi transporterar de stora mängder människor som behöver resa mellan våra stora städer. Då skulle vi behöva ha hela luften full och kryllande av små flygplan.

Jag tror att miljö-kalkylen för investeringen kommer att hålla under lång tid framöver, även om vi ser en teknikutveckling på andra områden.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 18 juni.)

## **§ 9 Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur**

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU18  
Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur (skr. 2018/19:76)  
föredrogs.

Anf. 33 JENS HOLM (V):

Fru talman! Kära åhörare och meddebattörer! Vi debatterar nu den så kallade fyrstegsprincipen och betänkande TU18. Detta är ett betänkande som vi har utarbetat i trafikutskottet och som är baserat på regeringens skrivelse med svar på Riksrevisionens granskning av Trafikverkets arbete med den så kallade fyrstegsprincipen i infrastrukturplaneringen.

Till skrivelsen har det kommit tre motioner. I betänkandet finns också ett tillkännagivande med en uppmaning till regeringen att tydligare definiera hur man arbetar med fyrstegsprincipen, en uppmaning som Trafikverket senare ska ta om hand.

Jag vill börja med att yrka bifall till Vänsterpartiets reservation nr 3.

Staten investerar ungefär 25 miljarder kronor årligen i ny transportinfrastruktur. Beslut om investeringar fattas inom ramen för trafikslagsövergripande planering, som bygger på att det är de samhällsekonomiskt mest effektiva och hållbara transportlösningarna som ska genomföras. Större investeringar som ska genomföras ligger inom den nationella tolvåriga planen, som revideras vart fjärde år. Vi är nu inne i den infrastrukturplan som sträcker sig fram till 2029.

Besluten för investeringarna ska föregås av en selektionsprocess enligt fyrstegsprincipen, som är den modell som staten använder för att besluta hur infrastrukturpengarna bäst ska användas. Vad är då denna fyrstegsprincip? Den består, som vi hör, av fyra steg.

Det första steget i fyrstegsprincipen handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan minska behovet av transporter och ändra på transportsätt. Hit hör till exempel parkeringsavgifter och resfria möten. Det handlar alltså om åtgärder för beteendeförändring.

Det andra steget innebär att man vidtar åtgärder som innebär ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, till exempel att man inför buskörfält eller ökad turtäthet i kollektivtrafiken.

Endast när det finns behov, när man har uttömt det första och det andra steget, kan man överväga begränsade ombyggnationer av befintlig infrastruktur – det tredje steget – eller det sista steget – det fjärde steget – i fyrstegsprincipen som gott och gott innebär att man bygger ut ny kapacitet. Man bygger till exempel nya vägar.

Vi i Vänsterpartiet anser att fyrstegsprincipen rätt tillämpad är ett mycket betydelsefullt planeringssätt för att uppnå ett transportsystem som är ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart.

Riksrevisionen har granskat Trafikverkets arbete med att tillämpa fyrstegsprincipen vid planeringen av investeringar i transportinfrastruktur. Av denna granskning framgår att Trafikverket inte använder sig av fyrstegsprincipen som de borde. Detta är särskilt tydligt i steg 1- och steg 2-lösningar, alltså det som rör beteendeförändringar och minskade transporter. De nedprioriteras nästan alltid till förmån för byggande av ny infrastrukturkapacitet, som leder till ökade transporter och nästan alltid till ökade utsläpp.

Av denna granskning framgår det också att Trafikverket till den nationella infrastrukturplanen, som sträcker sig fram till 2029, ofta baserar sina bedömningar på äldre underlagsmaterial som är framtaget med en metodik där fyrstegsprincipen inte alltid har varit tydligt ledande. Detta riskerar att leda till förslag som är utdaterade och där man inte fullt ut har beaktat kraven på minskade transporter och beteendeförändringar och därmed minskade utsläpp.

Av regeringens skrivelse framgår dock att regeringen anser att Trafikverket i dag har tillräckliga direktiv för att arbeta med fyrstegsprincipen. Regeringen anser att det inte finns några skäl för ytterligare åtgärder med anledning av Riksrevisionens rekommendationer.

Vi i Vänsterpartiet delar inte alls regeringens bedömning. Vi anser att regeringen behöver ge tydligare direktiv till Trafikverket så att de mer effektivt kan använda sig av fyrstegsprincipen så som det var tänkt, det vill säga en ökad användning av och fokus på just steg 1- och steg 2-lösningar.

Vi anser att våra slutsatser mycket väl stärks av den granskning som Klimatpolitiska rådet gjorde tidigare i år av regeringens arbete med klimatpolitiken, där man just tar upp tillämpningen av fyrstegsprincipen. Även Klimatpolitiska rådet kommer fram till att det är ett ensidigt fokus på steg 3- och steg 4-åtgärder, det vill säga att man bygger ut ny infrastrukturkapacitet på bekostnad av steg 1- och steg 2-åtgärder som har mer fokus på beteendeförändringar och satsningar på kollektivtrafik.

Ett annat problem enligt Klimatpolitiska rådet är att Trafikverket saknar mandat för att medfinansiera steg 1- och steg 2-åtgärder, alltså sådana insatser som skulle kunna leda till minskade eller förändrade transportmönster. Detta innebär i praktiken att staten har svårt att finansiera åtgärder för beteendeförändringar men i stället har fullt mandat att finansiera bygget av ny infrastruktur. Detta är helt och hållet bakvänt.

Vi i Vänsterpartiet anser därför att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta mer aktivt med det första steget i fyrstegsprincipen, alltså att försöka lösa brister genom minskad efterfrågan eller överflyttning till andra trafikslag.

Vi i Vänsterpartiet anser vidare att det av Riksrevisionens rapport tydligt framkommer att det i dag inte finns någon möjlighet till statlig medfinansiering för de viktiga steg 1- och steg 2-åtgärderna i länsplanerna eller i den nationella transportplanen. Ansvaret för att finansiera och implementera dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, hos regioner och ibland hos privata aktörer. Därför anser vi att regeringen måste återkomma med förslag för hur vi kan ha en statlig medfinansiering för just steg 1- och steg 2-åtgärder.

Med dessa förslag kan vi ta steg mot en mer samhällsekonomiskt effektiv, rationell och i synnerhet ekologiskt hållbar infrastrukturplanering.

Anf. 34 JASENKO OMANOVIC (S):

Fru talman! Jag ska börja med att yrka bifall till reservation 1.

Vi har nyss debatterat järnvägsområdet. Där talade vi om att vi investerar mer än 600 miljarder kronor i vår infrastruktur. Nu ska vi debattera det som gör att vi kan hushålla med dessa pengar. Vi ska använda de skattepengar som vi investerar i infrastruktur så bra som möjligt.

När det gäller betydelsen av att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen är vi helt eniga i utskottet. När det däremot gäller den nationella planen för transportinfrastrukturen anför regeringen att Trafikverket ska identifiera eventuella problem med att uppfylla regeringens ambitioner när det gäller fyrstegsprincipen, särskilt steg 1- och steg 2-åtgärder. Om

sådana problem identifieras ska Trafikverket omgående redovisa detta till regeringen tillsammans med förslag till lösningar som säkerställer regeringens ambitioner.

Vad vill man säga med detta? Jo, att så fort Trafikverket upptäcker att regeringens ambition kring fyrstegsprincipen inte uppfylls ska Trafikverket återkomma till regeringen.

Jens Holm har här mycket bra förklarat de olika stegen i fyrstegsprincipen. Jag skulle bara vilja tillägga en sak som jag inte uppfattade att Jens Holm har berättat om. Det är mycket enkelt för Trafikverket att i steg 3 och i steg 4 själva agera när det gäller en anläggning som man äger, när det gäller en anläggning som man bygger om eller när det gäller en helt ny anläggning som man bygger. Denna kompetens besitter man själv. Men i steg 1, när man ska tänka om, är man mycket beroende av sin omgivning och av alla andra aktörer – allt från kommuner och företag till individer. Där tror jag utmaningen är mycket större.

Vi i utskottet har samma ambition kring detta, och regeringen har dessutom ambitionen att Trafikverket ska följa upp detta. Vi ska återkommande titta på detta och granska om det har skett förändringar. Men när det gäller att uppnå dessa förändringar, där man i steg 1 till och med går in på beteende i trafiken, kan inte Trafikverket göra detta på egen hand, utan där behöver Trafikverket stöd och hjälp från oss politiker här i riksdagen och att vi agerar även på regional nivå med våra partikamrater ute i regionerna och kommunerna. Jag tror nämligen inte att det per automatik finns denna förståelse, utan här krävs det ett mycket stort arbete med att ändra det beteende som finns i dag. Där ska vi förstås inte ge upp, utan där ska vi slå oss ihop och jobba för att uppnå ännu större effektivitet i våra investeringar.

Men som sagt, fru talman, vad gäller steg 3 och 4 kan man inom Trafikverket i princip själv göra saker och ting. I steg 1 är man mycket beroende av omgivningen och det övriga samhället.

Anf. 35 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jasko Omanovic var själv inne på steg 1 och steg 2-åtgärderna, det vill säga det som rör beteendeförändringar och inte att bygga nya vägar. Enligt Trafikverket självt råder man inte fullt ut över dessa verktyg. Man säger att man inte har någon egen finansiering för steg 1-åtgärder, att uppnå beteendeförändring i stället för att man bygger ut ny kapacitet som vi ju vet leder till mer trafik och ökade utsläpp.

Det vore intressant att få höra vad Socialdemokraterna anser om detta. Tycker Socialdemokraterna att Trafikverket ska kunna medfinansiera steg 1-lösningar, som handlar om beteendeförändring? Om de tycker det behöver regeringen antagligen ge Trafikverket ett sådant direktiv så att man där vet att man kan vara med och finansiera steg 1-lösningar med beteendeförändringar. Anser Socialdemokraterna att Trafikverket borde kunna göra det?

Anf. 36 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag nämnde i mitt anförande att Trafikverket inte kan påverka detta självt. Det vore som om jag kom hem till Jens Holm och sa: Nu får du möblera om eftersom jag är här. Jag kan det här bättre än du kan.

Här behövs ett samarbete. Kommunerna är fortfarande självständiga och kan faktiskt själva bestämma över detta i dialog med Trafikverket. Trafikverket gör massor av utredningar. Ibland leder de ingenvart, då det inte finns någon acceptans på den andra sidan att göra beteendeförändringar.

Det som i grunden behövs är en dialog. Trafikverket behöver sätta sig ned och ha en dialog med de aktörer som berörs. Det är grunden i detta, att man inte ska kunna sätta sig över någon annan. Man måste kunna samarbeta. Om man ska bygga en skola kan Trafikverket inte bestämma var skolan ska ligga, utan det ska finnas en dialog med kommunen som bygger skolan, tycker jag, fru talman.

Anf. 37 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Det behövs absolut ett nära samarbete mellan staten och de lokala och regionala beslutsfattarna. Så ska det fungera i dag när det fungerar som det ska.

Fyrstegsprincipen är egentligen ett fantastiskt planeringsinstrument. Den säger att vi endast i undantagsfall – det sista steget – ska bygga nya vägar. Det kan ske när man har uttömt allt annat. Då kan det vara så att kommuner planerar för beteendeförändring och smarta mobilitetslösningar. Sedan kommer Trafikverket och planerar för ny infrastruktur. Då är det något som inte fungerar.

Det kan också vara kommuner och regioner som säger att de har smarta lösningar och vill ha bilpooler, ha mer samåkning, justera parkeringsavgifter och liknande eller försöka göra andra beteendeförändringar i stället för att bygga en ny väg. Men till det behöver de pengar. Trafikverket kan också tycka att detta är bra lösningar men har ingen egen finansiering. Då står man där. Man ser lösningarna framför sig, men Trafikverket har inte mandat att finansiera steg 1-lösningar. Däremot har Trafikverket ett fullt mandat att finansiera nya vägar.

Vi i Vänsterpartiet menar att detta är bakvänt. Vi har jättefina principer, men när vi inte kan fylla principerna med pengar i den nationella planeringen blir det lite uddlöst. Vi tycker därför att Trafikverket måste kunna ha pengar och mandat att finansiera beteendeförändringar. Tycker inte Socialdemokraterna också det?

Anf. 38 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag tror att ledamoten Jens Holm blandar ihop det hela lite grann. Den första delen innebär inte investeringar. Det är steg 3 och steg 4 som handlar om investeringar. Den första delen handlar inte om investeringar utan om att tänka om och tänka på hur vi

tillsammans gör för att uppnå det bästa hållbara samhället där vi är. Det är vad det handlar om.

Som jag uppfattar Jens Holms replik vill han att Trafikverket ska ha anslag för att bygga. Det är steg 3 och steg 4 som handlar om att bygga. Steg 1 gäller beteende, att ändra saker och ting, hur vi uppträder och hur vi jobbar. Där behöver man det som Jens Holm själv har varit inne på, nämligen samarbete mellan Trafikverket, kommuner, regioner och andra aktörer om den regionala planen, kommunala investeringsplaner och sådant tillsammans med det som Trafikverket gör. Då är det möjligt att göra någonting.

Om Trafikverket bygger om någonting är man inne på steg 3 och steg 4, inte på steg 1 i fyrstegsprincipen.

Anf. 39 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Det är säkert många som är nöjda med fyrstegsprincipen, i synnerhet de som värnar en tungrodd administration med höga utredningskostnader men även de som gör sitt yttersta för att bekämpa bilismen och den tunga yrkestrafiken. Visst kan tanken med fyrstegsprincipen vara god i grunden såtillvida att inga onödiga åtgärder ska vidtas. Men fyrstegsprincipen används i praktiken för att stoppa även de mest uppenbara väginfrastrukturprojekt.

Ett exempel finns i mitt hemlän, Skåne. Väg E6 i Skåne är sedan många år i behov av ytterligare ett körfält i vardera riktningen. Det är extremt uppenbart att all transittrafik från utlandet gör att vägen är översållad av lastbilar till övriga Sverige. Utöver detta går det en hel del tung inrikestrafik på E6:an, och det befolkningstunga västra Skåne med sin stora arbetsmarknad har skapat ett behov av privatpendlande. Detta sammantaget gör att vägen korkar igen, och olyckor sker alldeles för ofta.

Trots det mest uppenbara använder – nästan missbrukar – Trafikverket fyrstegsprincipen och ska till varje pris inte bygga ut denna väg till sex filer. Det är anmärkningsvärt. Nu har man efter massiv kritik förvisso gjort en liten eftergift och är inne på tre körfält i vardera riktningen vid korta sträckor mellan Malmö och Lund, men detta är inte tillräckligt. Hela E6:an i Skåne behöver göras sexfilig, och här är det uppenbart att fyrstegsprincipen inte funkar i praktiken.

Riksrevisionen är starkt kritisk till flera delar av fyrstegsprincipen. Sverigedemokraterna instämmer i allt väsentligt med den kritik mot regeringen och Trafikverket som Riksrevisionen framför i rapporten. Vi delar bedömningen att Trafikverket behöver utveckla sitt arbetssätt för att åstadkomma mer kostnadseffektiva investeringar inom transportsektorn.

Vi sverigedemokrater ser flera problem med fyrstegsprincipen och anser att det finns behov av att utreda om en ny metod bör införas, och vi vill därför peka på följande.

När det gäller fyrstegsprincipens första steg anser vi att det är tveksamt om detta ens ska förekomma, då det innefattar åtgärder som Trafikverket saknar rådighet över. Det kan handla om frågor som till exempel

införandet av skatter, som trängselskatt, eller andra avgifter. Där krävs i stället politiska beslut.

Vi anser även att en åtgärd som att minska behovet av resor är exempel på när Trafikverket inte heller nödvändigtvis har rådighet. Ett exempel kan vara att minska behovet av resor genom att få människor att bo på samma ort där de arbetar. Är detta något som åligger Trafikverket?

Vår uppfattning är också att Trafikverket ska verka för att godsflöden och persontransporter kan genomföras efter de behov som råder och att verket inte bör eftersträva att minska behoven av transporter. Exempelvis är det länstrafiken och inte Trafikverket som har rådighet över informationskampanjer för ökat användande av kollektivtrafiken. Mot den bakgrunden anser vi – och detta, mina vänner, är väldigt viktigt – att det är motiverat att utreda om fyrstegsprincipens första steg ska prövas över huvud taget.

Vi sverigedemokrater har vid ett flertal tillfällen kritiserat regeringen när det gäller den svenska infrastrukturens standard och det bristande underhållet av den. Vi anser därmed att Riksrevisionens kritik är högst angelägen när det gäller att det i de flesta åtgärdsvalsstudier saknas information för att möjliggöra bedömningar om allvaret i de redovisade bristerna. Vi menar därför att mer kvalitativa referensvärden bör utvecklas.

Visare anser vi att det bör utredas om man ska införa en beloppsgräns för när en åtgärdsvalsstudie ska genomföras. I Riksrevisionens rapport framgår exempel där utredningskostnaderna för åtgärdsvalsstudier överstiger kostnaderna för åtgärden. Detta är snudd på bisarrt.

Riksrevisionen framför vidare att kvaliteten ofta brister i åtgärdsvalsstudierna. Med hänsyn till den kompetens som Trafikverket besitter är det relevant att ställa frågan om det är för svårt att arbeta enligt fyrstegsprincipens principer, och även detta bör tas med i en kommande utredning.

Med detta sagt ser vi fram emot ett omtag och ett framtagande av antingen en ny och bättre metod än fyrstegsprincipen eller en kraftigt omarbetad fyrstegsprincip. Jag yrkar bifall till Sverigedemokraternas reservation 2.

Anf. 40 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att påpeka att det när Patrik Jönsson talade kunde låta som att Riksrevisionen kritiserar fyrstegsprincipen som sådan och motiven med den. Jag finner ingen sådan kritik i Riksrevisionens granskning. Däremot kritiserar Riksrevisionen tillämpningen av fyrstegsprincipen och det mandat som Trafikverket upplever sig ha för att tillämpa särskilt steg 1 och steg 2 i fyrstegsprincipen.

Det som Sverigedemokraterna väljer att göra är att koka ihop en soppa av det här där man i grunden inte verkar vilja att vi ska tillämpa fyrstegsprincipen över huvud taget i infrastrukturplaneringen och där Sverigedemokraterna uppenbarligen inte anser att det är



viktigt att uppnå beteendeförändringar i infrastrukturplaneringen. Om vi till exempel kan hitta åtgärder för minskad bilism och minskade transporter på väg till förmån för järnväg och sjöfart ska vi använda oss av de åtgärderna.

Jag vill ställa två frågor till Patrik Jönsson. Den första är: Anser inte Sverigedemokraterna att vi behöver vidta åtgärder för beteendeförändringar inom trafikpolitiken? Den andra är: Anser inte Sverigedemokraterna att fyrstegsprincipen rätt tillämpad är ett viktigt verktyg i infrastrukturplaneringen?

Anf. 41 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Tack för frågorna, Jens Holm!

Ingångsvärderna från Vänsterpartiet och Sverigedemokraterna skiljer sig nog väsentligt åt. Sverigedemokraterna ser behovet av väl fungerande infrastruktur i landet såväl för järnväg och sjöfart som för bilister och dem som transporterar gods via lastbil. För att detta ska fungera och för att landet ska må bra, för att varor ska kunna levereras till och från butiker och för att personer ska kunna transportera sig till och från arbete måste man ha möjlighet att göra det på det sätt som är effektivast och bäst. För många personer är biltransport en av de grunder som måste till för att man ska kunna ta sig till jobbet. För företagen är det otroligt viktigt att godset kommer fram i tid, och då är lastbil ett av de alternativ som används mest.

Tittar vi på vad Riksrevisionen anför ser vi att man faktiskt har ganska stora klagomål på bland annat steg 1 och på att Trafikverket inte har rådighet över de förslag som man kan framföra. Man kan inte från Trafikverkets sida införa en trängselskatt. Man kan inte tvinga folk att bo på samma ställe som de arbetar på. Riksrevisionen för fram detta. Det kan inte trafikutskottets ordförande Jens Holm ha missat.

Vi ser till vad som är bäst för landet, och vi ser att fyrstegsprincipen inte är fullgod. Vi ser att man inte kan genomföra de åtgärder som behövs och motivera det med fyrstegsprincipen – vi menar att det är felaktigt. Vi tycker att det är väldigt viktigt att både väg- och järnvägsinfrastrukturen byggs ut men tycker inte kategoriskt, som Vänsterpartiet, att det i princip inte ska finnas bilar och lastbilar, utan vi ser behovet av allt.

Anf. 42 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Nu tycker jag inte att jag fick svar på mina frågor. Min första fråga var om Sverigedemokraterna anser att det är viktigt att verka för beteendeförändringar i trafik- och infrastrukturplaneringen. Jag ställer den frågan eftersom Sverigedemokraterna väljer att dra slutsatsen från Riksrevisionens granskning att det är tveksamt om Trafikverket över huvud taget ska arbeta med steg 1-åtgärder. Det är det som står i Sverigedemokraternas motion.

Min andra fråga var om Sverigedemokraterna tycker att fyrstegsprincipen är ett viktigt verktyg att arbeta med över huvud taget. Jag tycker inte att jag fick svar på den frågan heller. Jag tycker att den är relevant eftersom Sverigedemokraterna vill att det ska utredas

huruvida vi ska arbeta med fyrstegsprincipen över huvud taget.

Varför är då fyrstegsprincipen så viktig? Jo, därför att precis som i alla andra sammanhang måste vi prioritera, och utifrån klimatet måste vi göra allt vi kan för att minska våra utsläpp från transportsektorn. Kan vi få människor att resa mindre och välja andra transportslag som belastar vår natur mindre ska vi självklart vidta de åtgärderna.

Jag trodde att vi var överens om det, men uppenbarligen är inte Sverigedemokraterna överens med oss. Vad är Sverigedemokraternas politik egentligen? Vill ni att vi ska verka för beteendeförändringar – ja eller nej? Vill ni att fyrstegsprincipen ska användas över huvud taget – ja eller nej?

Anf. 43 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag tyckte att jag var ganska tydlig med vad vår vision om detta är, Jens Holm. Det är givet så att det behövs någon form av selekteringsverktyg. Fyrstegsprincipen är ett sådant, och det är vi säkert väldigt överens om i utskottet. Men vi är inte nöjda med hur detta selekteringsverktyg är uppbyggt, till exempel att steg 1 är en av de åtgärder som snarare har grund i politiska beslut än är något som Trafikverket har rådighet över. Detta tar Riksrevisionen upp. Därför vill vi omarbota principen och plocka bort de delarna.

Vi har till exempel, för att minska kostnaderna för administration på detta, också valt att lägga förslag på att man i nästa verktyg borde sätta en beloppsgräns på de åtgärdsvalsstudier som ska genomföras just för att det inte ska kosta mer att utreda ett projekt än att göra projektet.

Från Jens Holms sida menar man att bilism i princip inte ska finnas. Jag tycker att det är att dra det lite väl långt. Vi är beroende av bil och tåg. Vi är beroende av att kunna ta oss från A till B, till exempel från hem till studier och från hem till arbete. Där är bilen väldigt viktig. Den innebär en frihet, och den friheten tror jag i alla fall att mina väljare värdesätter högt.

För att man ska kunna ha den här friheten måste man kunna transportera sig på ett bra sätt. Fyrstegsprincipen begränsar detta, eller åtminstone används den som ett begränsande verktyg, och det tycker vi inte är bra. Där det finns behov av transporter ska det också finnas goda möjligheter för infrastruktur, och det är det som Trafikverket ska fokusera på.

Anf. 44 EMMA BERGINGER (MP):

Fru talman! Fyrstegsprincipen utgår från att transportsystemet ska utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn där man väger olika alternativ mot varandra. Syftet är att vi ska hitta de bästa åtgärderna för att kunna lösa olika problem i transportsystemet.

Jag vill upprepa det som har redogjorts för här tidigare, att det i första hand handlar om att påverka behovet av transporter. I allra sista hand handlar det om att lägga ned pengar och investeringar i nybyggen.

Fyrstegsprincipen sker enligt följande:

Steg 1: Tänk om. Det innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.

Steg 2: Optimera. Det handlar om att överväga åtgärder som medför ett effektivt utnyttjande av den redan befintliga strukturen.

Steg 3: Bygg om. Det handlar om att vid behov överväga begränsade, mindre ombyggnationer.

Steg 4: Bygg nytt. Om behovet absolut inte kan tillgodoses i något av de tidigare tre stegen kan man överväga nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

För att kunna tillämpa fyrstegsprincipen används en åtgärdsvalsstudie i processen som ska ta hänsyn till de olika trafikslagen och olika kombinationer av dessa. Men sällan kommer man fram till att förslagen utmynnar i steg 1- och steg 2-åtgärderna, som skulle kunna vara de mest kostnadseffektiva åtgärderna.

Detta har Riksrevisionen granskat. Man har också fört fram kritik mot hur det tillämpas.

Jag vill dock understryka att vi från Miljöpartiet har varit drivande under lång tid för att fyrstegsprincipen ska tillämpas. Det är viktigt ur ekonomiskt perspektiv men också ur ekologiskt perspektiv. Vi är också medvetna om att det finns brister i Trafikverkets arbete med fyrstegsprincipen.

Jag och min kollega Lorentz Tovatt motionerade så sent som i höstas om att vi vill utöka möjligheterna för Trafikverket att medfinansiera just steg 1- och steg 2-åtgärder. Det är något som vi fortfarande anser. Vi tycker att det är bra, eftersom all relevant lagstiftning under mandatperioden ska ses över utifrån klimatlagen. Här tror vi att eventuella otydligheter i hur fyrstegsprincipen hanteras och hur man kan finansiera steg 1- och 2-åtgärderna kan lyftas fram.

Som sagt: Vi välkomnar Riksrevisionens granskning. Men vi tycker att det är viktigt att komma ihåg att det faktiskt har vidtagits en rad åtgärder. Regeringen och riksdagen har vid flera tillfällen lyft fram att man ska tillämpa fyrstegsprincipen. Då kan man fråga sig hur tydlig man behöver vara.

Riksdagen och regeringen har ju, som sagt, framhållit att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden av vilka åtgärder som bör vidtas för att utveckla transportsystemet och att de föreslagna åtgärderna ska analyseras utifrån fyrstegsprincipen. Regeringen har alltså både i Trafikverkets instruktion och i uppdragsdirektivet till Trafikverket varit tydlig med att den långsiktiga planeringen av transportinfrastrukturen ska utgå från ett trafikslagsövergripande förhållningssätt.

I de senaste direktiven till Trafikverkets åtgärdsplanering för planperioden 2018–2029 finns även krav på att Trafikverket ska redovisa hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i förslagen till planer. Även i godstransportstrategin anføres att transportsystemet består av olika trafikslag och transportsätt som samverkar och kompletterar varandra.

På flera sätt har alltså både riksdag och regering understrukit att fyrstegsprincipen ska tillämpas. Regeringen gav också i slutet av förra mandatperioden ett uppdrag till Trafikverket att identifiera eventuella problem med att uppfylla regeringens ambition avseende fyrstegsprincipen, särskilt gällande steg 1- och steg 2-åtgärder. Om sådana problem identifieras ska Trafikverket omgående redovisa detta för regeringen tillsammans med förslag till lösningar som säkerställer regeringens ambitioner.

Jag instämmer därför i Miljöpartiets och Socialdemokraternas reservation i det här ärendet. Vi tycker att regeringen har vidtagit en hel del åtgärder. I Riksrevisionens rekommendationer menar man att det ska förtydligas hur Trafikverket ska arbeta med de olika stegen i fyrstegsprincipen. När det gäller förtydligande undrar jag hur tydlig man behöver vara. Sedan kan det finnas hinder för finansiering och samverkan på ett effektivt sätt med kommuner och regioner, och där finns det säkert en förbättringspotential. Men det är inte det som står i rekommendationerna från Riksrevisionen.

Som sagt: Det är väldigt viktigt att arbeta med fyrstegsprincipen och att vi får möjlighet att i större utsträckning arbeta med steg 1- och steg 2-åtgärder för att minska behovet av kostsamma och dyra investeringar men också för att hantera trafikens och transporternas klimatutsläpp på ett effektivt sätt.

Eftersom frågan om E6:an togs upp tidigare här i debatten, fru talman, vill jag påpeka att det är ett exempel på hur fyrstegsprincipen har tillämpats på ett sätt som har gjort att man kunnat undvika onödiga och dyra investeringar. Det är väldigt positivt att Trafikverket nu tillämpar fyrstegsprincipen så att man undviker att göra onödiga investeringar i ytterligare infrastruktur. Det vill jag verkligen understryka.

Anf. 45 JESSIKA ROSWALL (M):

Fru talman! Moderaterna bygger sin infrastrukturpolitik på två viktiga principer. Den första principen är att en fungerande infrastruktur är en förutsättning för tillväxt och sysselsättning. Det är vad vi brukar säga blodomloppet i själva samhällsbyggandet. Det är väldigt stora summor vi talar om när det gäller infrastruktur. Där kommer Moderaternas andra princip, att värna skattebetalarnas pengar. Att se nyttan av varje investering är väldigt viktigt.

Fyrstegsprincipen är inget nytt verktyg. Det har funnits hos Trafikverket, tidigare Vägverket, sedan 1997, i mer än 20 år. Det är inget nytt verktyg, men det är heller ingen ny kritik.

Jag behöver inte gå igenom fyrstegsprincipens delar, utan jag får tacka Jens Holm och Emma Berginger för bra genomgångar av dem.

I Riksrevisionens rapport tas det upp en hel del kritik. Regeringen har sedan svarat på kritiken, och det är egentligen det som vi debatterar här i dag.

Jag tycker att det är bra att det finns en bred politisk samsyn om att fyrstegsprincipen är bra i teorin eller, som Jens Holm sa här i debatten och som jag tänker stjäla, att den rätt tillämpad är en väldigt bra princip.

I en tid av ökad trafik, bristande underhåll, som vi nyss har talat om i förra debatten, och ökade klimatpåfrestningar är det viktigt att vi använder alla de investeringar som vi gör på rätt sätt. Vi måste använda pengarna ansvarfullt, säkerställa att arbetskraften är på rätt ställe och att vi minskar den klimatpåverkande trafiken och stimulerar på rätt och effektivt sätt. Därför är det här en bra princip.

Fru talman! I rapporten framförs kritik för att man inte är effektiv och att fokus alljämt ligger på steg 3 och 4. Så kan vi inte ha det, dels för att det inte är ett effektivt användande av skattemedel, dels för att det tar för lång tid att bygga nytt överallt.

Jag har läst vad regeringen har skrivit och att Trafikverket har tagit till sig en del av kritiken. Men som framgår av Moderaternas motion och utskottets förslag är det inte tillräckligt. Bland annat rekommenderar Riksrevisionen i sin rapport regeringen att förtydliga vad man menar och vilka åtgärder som ska prövas med ett trafikövergripande arbetssätt.

Vi vet att vägtransporterna står för 30 procent av klimatutsläppen, att trafiken ökar och hur viktigt det är att vi använder våra investeringar rätt för att nå våra mål. Jag har sagt många gånger i den här kammaren att vi inte kan ställa transportslag mot varandra, utan vi måste satsa på rätt ställe. Då är det lite underligt att regeringen svarar på det sätt man gör. Jag förstår inte riktigt hur jag ska tolka det. Regeringen skriver att man inte delar Riksrevisionens synpunkt kring att dagens styrning inte stöder trafikslagsövergripande arbetssätt.

Fru talman! Det är som sagt var mycket stora pengar vi talar om när det gäller infrastruktur, och då är det viktigt att investeringarna gör så stor samhällsnytta som möjligt. Det kan tyckas självklart att det då är av vikt att de kalkyler som man använder är korrekta och rättvisande. Moderaterna och utskottet menar att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att arbeta med att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna när det gäller infrastrukturinvesteringar och att de samhälleliga investeringarna föregås av åtgärdsvalsstudier och prioriteras enligt fyrstegsprincipen.

Jag har noterat att Trafikverket också har konstaterat att man har haft kvalitetsproblem och att man har vidtagit åtgärder för att komma till rätta med det. Det är bra. Man kan möjligtvis tycka att skulle ha skett tidigare.

Fru talman! Riksrevisionen har också kritiserat de kostnadsbedömningar som finns till åtgärdsvalsstudier. Det är givetvis en allvarlig kritik, men regeringen har tagit till sig den och kommer att vidta åtgärder. Utskottet kommer givetvis att följa detta.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 46 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! När Trafikverket ska upprätta en åtgärdsvalsstudie ska alla projekt prövas enligt fyrstegsprincipen. Denna princip innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande: överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, överväga åtgärder som medför mer effektivt

utnyttjande av befintlig infrastruktur, överväga begränsade ombyggnationer och överväga nyinvesteringar eller större ombyggnationer.

Vi kristdemokrater anser att denna princip är bra. Det är ett kostnadseffektivt sätt att försöka analysera hur man utvecklar ett trafiksystem.

Riksrevisionen konstaterar att det hittills saknas en samlad utvärdering av den nya planeringsprocessen där fyrstegsprincipen ska vara vägledande. Syftet med granskningen har därför varit att undersöka om fyrstegsprincipen tillämpas på avsett sätt i Trafikverkets åtgärdsplanering och i de åtgärdsvalsstudier som myndigheten genomför.

Riksrevisionen för fram en del kritik, och vi kristdemokrater delar denna. Vi har därför ställt oss bakom den motion som sedan blev utskottets hållning.

KD står alltså bakom utskottets förslag om ett tillkännagivande till regeringen avseende att regeringen vidtar åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag.

Anf. 47 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Med anledning av Magnus Jacobssons relativt korta inlägg är jag intresserad av att höra lite mer om hur han menar att regeringen ska vidta åtgärder för fyrstegsprincipens genomslag. Vad ytterligare efterfrågar Magnus Jacobsson?

Fru talman! När jag stod i talarstolen glömde jag att yrka bifall till vår reservation, så jag gör det nu.

Anf. 48 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! I grunden handlar det om det som utskottet pekar på. Vi har velat ha mer tydlighet. Man kan alltid ställa den retoriska frågan: Räcker det inte att vi är i princip överens? Vi har ändå landat i att efterfråga mer tydlighet och därför ställt oss bakom utskottets hållning.

Det finns andra intressanta frågor, som hur hela principen fungerar. Det var ett intressant replikskifte tidigare. Vi skiljer oss nog från en del andra partier i det att vi tänker att mer infrastruktur än vad man ibland kan tro kommer att fortsätta att vara på väg även när vi jobbar med fyrstegsprincipen. Men själva grundidén är att fyrstegsprincipen ska användas när man analyserar om det behövs ny infrastruktur, och vi tror att det är viktigt att regeringen också pekar på hur detta ska fungera framgent.

Anf. 49 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jag uppfattade inte riktigt vilken typ av förtydligande som ledamoten Magnus Jacobsson önskar se.

Låt mig understryka att Miljöpartiet tycker att det är viktigt att man använder sig av fyrstegsprincipen, inte bara för en ekonomisk effektivisering utan också för att nå de beslutade klimatmålen. Vi vill att transportsektorns klimatutsläpp, som faktiskt utgör en tredjedel av landets inrikes utsläpp, ska minska med 70 procent till 2030. Då är det viktigt att Sverige gör rätt

prioriteringar så att vi inte försvrår möjligheten att nå klimatmålen.

Anf. 50 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det vi bland annat har pekat på är att regeringen ska arbeta för att utveckla den samhällsekonomiska kalkylmodellen för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen. Så står det också i betänkandet, och det har vi valt att ställa oss bakom.

Anf. 51 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Sverige har lagt fram en nationell plan på 700 miljarder för att utveckla den svenska transportinfrastrukturen mellan 2018–2029. Denna plan ska uppdateras under mandatperioden, och det är då viktigt att vi prioriterar baserat på rättvisande underlag.

Ett viktigt instrument för att kunna prioritera mellan olika åtgärder för att förbättra infrastrukturen och nå våra klimatmål är den så kallade fyrstegsprincipen. Syftet är bland annat att ge stöd för kostnadseffektiva lösningar.

De fyra stegen innebär kortfattat att man för det första ser om man kan påverka efterfrågan och val av transportsätt, för det andra ser om man kan använda befintlig infrastruktur smartare, för det tredje ser om begränsade ombyggnationer ska föreslås. Först därefter kan man som fjärde åtgärd föreslå nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Med andra ord är fyrstegsprincipen viktig.

Riksrevisionen har nu undersökt hur denna princip tillämpas i Trafikverkets åtgärdsplanering. Riksrevisionens övergripande slutsats är att regeringens och Trafikverkets styrning inte stöder ett trafikslagsövergripande arbetssätt, och man föreslår en rad åtgärder, som Liberalerna ställer sig bakom.

Vi håller med Riksrevisionen om att regeringen bör säkerställa att fyrstegsprincipen används som tänkt så att man får fram kostnadseffektiva lösningar. Det är samtidigt viktigt att utveckla de underliggande samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringarna. Inte minst gäller det värderingen av godstransporterna.

Slutligen bör åtgärdsval för att lösa olika brister prövas med ett mer trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket gör åtgärdsvalsstudier inom alla trafikslag, men de brister som behöver åtgärdas är sällan beskrivna utifrån hur de kan lösas med olika trafikslag. Detta är inte minst viktigt när teknikutvecklingen går fort. Mängden elfordon ökar, och elflyg blir verklighet under nästa decennium. Med andra ord ökar de klimatsmarta valmöjligheterna.

Hur väger vi in detta i kalkylerna för till exempel elvägar och nya järnvägar? Detta är jätteviktigt, speciellt när man tittar på kopplingen mellan höghastighets-tåg och elflyg.

Det är viktigt att vi tillvaratar alla trafikslags potential, och det är därför glädjande att Liberalerna till-

sammans med Centerpartiet, Moderaterna och Kristdemokraterna riktar ett tillkännagivande till regeringen för att snarast få de brister som Riksrevisionen pekat på åtgärdade.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 18 juni.)

## § 10 Ett ändrat prishöjningstak för frimärkta brev

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU19

Ett ändrat prishöjningstak för frimärkta brev (skr. 2018/19:113)

föredrogs.

Anf. 52 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Jag vill inleda mitt anförande med att konstatera att vi delar regeringens uppfattning avseende behovet av en ny prissättningsmodell. Vi anser dock inte att det räcker med att man förändrar priset, utan det behövs en helt ny postlagstiftning. Vi har därför föreslagit att prismodellen ska utvärderas efter fem år och menar också att det behövs en utredning som tar fram en långsiktig lösning för postverksamheten.

Fru talman! Hos oss som har våra rötter utanför storstadsregionerna finns en oro över vad som håller på att hända med Sverige. Vi ser akutmottagningar och BB avvecklas, hur polishus stängs och hur arbetsförmedling och försäkringskassa centraliseras till större orter.

Men när vi försöker att utveckla våra gårdar och hem kommer andra myndighetspersoner och nekar bygglov på grund av närhet till bäckar eller till en liten sjö. Vi får problem när vi vill utveckla våra lokala vattenkraftverk, och våra avlopp granskas trots att de inte har några större utsläpp som påverkar miljön.

Kort och gott: De myndigheter som skapar trygghet avvecklas, men de myndigheter som uppfattas som både rigida och svåra att kommunicera med verkar få alltmer resurser för att jaga landsbygdens befolkning.

Fru talman! Det är utifrån detta perspektiv man måste förstå att många som bor på landsbygden känner oro över Postnords utveckling. Brev kommer inte i tid, och servicen upplevs som allt sämre. Samtidigt hör vi hur det talas om högre priser, varannandagsutdelning och neddragning av antalet lantbrevbärare.

Postverksamheten är en viktig samhällsinstitution som måste fungera oavsett om vi befinner oss i fred eller i ofärd. Den ger människor trygghet och möjlighet att kommunicera med nära och kära oavsett om man äger en dator eller ej. Postens service ger små och medelstora företag möjlighet att utveckla sina affärsidéer och skicka försändelser till kunder både i och utanför Sverige.

Det är därför inte bra att denna gamla institution riskerar att försämrats till den milda grad att medborgarna tappar förtroendet för Sveriges förmåga att leverera post i hela landet.

Fru talman! Vi står givetvis bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 2.

Anf. 53 DENIS BEGIC (S):

Fru talman! I dag behandlar vi trafikutskottets betänkande TU19 *Ett ändrat prishöjningstak för frimärkta brev*.

Fru talman! Nu har jag stått i den här talarstolen några gånger, och nästan varje gång har jag sagt att vi lever i en spännande tid. Digitaliseringens möjligheter är enorma, men detta ställer samtidigt krav på samhället att leverera samma service som tidigare. Därför måste vi som politiskt ansvariga se till att servicen till våra medborgare fortsätter att vara god.

Ett av de kanske hårdast drabbade serviceområden vi har är postförsändelser. Brevvolymerna på den svenska postmarknaden fortsätter att minska. Sedan år 2000 har brevvolymer minskat med ca 36 procent. Postnord har under samma period förlorat 47 procent av sina brevvolymer.

Under 2017 skickades sammanlagt 2,2 miljarder försändelser. Det är en minskning med 3 procent jämfört med år 2016. Postnords brevvolymer har fallit med 5 procent – det är 2 procent högre än för marknaden som helhet. PTS rapporterar – själva rapporten har visserligen inte kommit, utan detta är en muntlig rapport – att minskningen av Postnords brevvolymer under 2018 kan vara upp till 10 procent, och då tappar inte Postnord dessa volymer till andra postoperatörer utan till digitaliseringen.

Därför behöver vi prisregleringen i postförordningen. Det är för att skapa nödvändiga förutsättningar för en mer långsiktigt hållbar reglering som ökar möjligheterna att tillhandahålla denna samhällsomfattande tjänst på ett mer hållbart sätt. Enligt postlagen ska den samhällsomfattande tjänsten säkerställas genom upphandling. Detta är ännu ett skäl för att ändra i prisregleringen.

Skulle det bli nödvändigt att upphandla tjänsten krävs i sådana fall ytterligare utredning och analyser, till exempel av vilka delar av den samhällsomfattande posttjänsten som inte kan upprätthållas och varför samt beräkningar av vad det skulle kosta oss skattebetalare.

PTS har av regeringen fått i uppdrag att ta fram ett prishöjningstak enligt utredningens förslag, som innebär att den som delar ut post utöver ändringar i KPI ska kunna få höja priserna med den procentuella volymförändringen av tjänsten ett visst år.

I sin redogörelse för utskottet 2019 underströk Postnord behovet av ett reformerat pristak enligt det förslag som PTS tagit fram. Postnord framhöll att den samhällsomfattande posttjänsten i Sverige inom en nära framtid kommer att orsaka ekonomiska förluster för koncernen och därmed äventyra förutsättningarna för att utföra samhällsuppdraget i dess nuvarande form. Till samma slutsats kommer också PTS i rapporten *Svensk postmarknad 2019*.

Fru talman! Av skrivelsen framgår att den föreslagna prishöjningsmodellen kan komma att innebära

att portot för frimärkta brev höjs mer än vad som skulle ha varit tillåtet med det nuvarande prishöjningstaket. Enligt Postlagsutredningens uppfattning har dock detta ringa konsekvenser för privatpersoner.

38 procent av dem som skickar brev betalar mellan 51 och 200 kronor. Denna ändring på 1 krona skulle innebära att de får en årlig kostnad på 30 kronor.

Fru talman! Ändringar i postlagen ger PTS möjligheter att precisera den samhällsomfattande posttjänsten. Tillämpningen av postlagen kan därmed anpassas efter användarnas behov av service. Det kan bidra till bättre förutsättningar för att långsiktigt upprätthålla en god och funktionell postservice i hela landet. Därigenom uppnås också ökad tydlighet såväl för den som tillhandahåller posttjänsten som för samtliga postmottagare i landet om vilken servicenivå som ska garanteras.

Jag vill sammanfattningsvis säga att en väl fungerande postservice är av central betydelse i samhället, och jag välkomnar de åtgärder som vidtagits för att värna en samhällsomfattande posttjänst av god kvalitet.

Mot bakgrund av det jag sagt vill jag yrka bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 18 juni.)

## Ajournering

Kammaren beslutade kl. 12.17 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 13.00 då en aktuell debatt om kapacitetsbrist i elsystemet skulle äga rum.

## Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 13.00.

## § 11 Aktuell debatt om kapacitetsbrist i elsystemet

Anf. 54 LARS HJÄLMERED (M):

Fru talman! Vi möts nu av oroande signaler om kapacitets- och elbrist i Sverige. Företaget Ellevio säger att de i höst ska börja neka kunder inkoppling på elnätet i Stockholm. I Göteborg minskas kraftvärmeproduktionen så att marginalerna minskar. I Skåne vittnar företaget Pågen om att de inte kan växa och anställa som de vill och önskar för att det inte finns eleffekt.

Detta är inte rimligt, fru talman. Läget förvärras också av beslut och diskussion kring saker som elnät men också om lokal produktion, som kraftvärme. Energibranschen väcker frågor om problem och utmaningar, näringslivet likaså. Till och med landshövdingen i Stockholm vill på statsrådet Ygemans uppdrag leda en elkriscommission.

Det här är skäl nog för riksdagen att ta tag i detta och debattera det. Det är skäl nog för att göra en oberoende analys för att se vad det är som har gått fel i Regeringskansliet, att ändra om och att mota bort el- och kapacitetsbrist, fru talman.

Anf. 55 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Moderaterna för att de har tagit initiativ till denna debatt. På det sättet kan vi kanske reda ut en del av de missförstånd som florerar i debatten och som riskerar att skrämja upp människor och företag i onödan – någonting jag inte tror att Moderaterna vill bidra till.

Fru talman! Sverige har ett överskott på el. Vi exporterar 15–20 terawattimmar om året. 51 av 52 veckor om året är vi nettoexportörer av el. De få dagar vi importerar el är det framför allt vattenkraft från Norge.

Vi har också en bred energiöverenskommelse på plats. Det är en överenskommelse som samlar 70 procent av den här kammaren. Det ger långsiktiga spelregler för branschen. Detta är något som omvärlden avundas oss och som andra länder tyvärr har misslyckats med.

Vi har enligt IEA världens bästa elnät. Det ger oss bra förutsättningar att klara de utmaningar vi står inför. En snabbt växande befolkning i storstadsområdena och ett samhälle som elektrifieras i allt snabbare takt innebär att kapaciteten i elnäten behöver öka. Det gäller stamnät, regionalnät och lokala nät.

Låt mig ändå inledningsvis säga att detta i grunden är en positiv utveckling. Att samhället växer, att det frustar och att det går bra för Sverige är någonting vi ska glädjas åt.

Flera har under de senaste åren lyft att elnäten behöver byggas ut i snabbare takt. Det tror jag att alla i den här kammaren kan vara överens om. I debatten kan det låta som om ingenting görs, men verkligheten är snarast den motsatta. Svenska kraftnät tiodubblar investeringarna i elnäten. I måndags tog jag emot Nätkoncessionsutredningens slutbetänkande, som innehåller förslag för att halvera tiden för byggande av viktiga elnät.

Men det räcker inte att bygga stamnät. Även de lokala och de regionala näten måste byggas ut, och här ser vi en annan utveckling. Trots dramatiskt ökade vinster investeras det inte tillräckligt i näten. En av de större elnätsägarna ökade sina vinster med 360 procent förra året. Men investeringarna har inte ökat nämnvärt.

Regeringen har därför beslutat om nya regler för att öka incitamenten till nätutbyggnad och minska de stora vinstuttagen, som drabbar svenska elkonsumenter. Många elkonsumenter har tvingats se sina elräkningar stegra de senaste åren. Sedan 2014 har elnätspriserna ökat med i snitt 27,4 procent. I Kramfors har kundernas elnätsavgifter ökat med 84 procent på fem år. De stora elnätsbolagen är tyvärr värst. Eon har till exempel ökat sina elnätsavgifter med närmare 40 procent de senaste fem åren. Samtidigt har investeringarna

i näten över huvud taget inte motsvarat prishöjningarna på konsumentensida.

Den föreslagna nyordningen från regeringen har kritiserats av EU men också av Moderaterna. De vill att elkonsumenterna ska få ännu högre elräkningar. Den nya regleringen innebär starkare incitament för elnätsutbyggnad och 17 miljarder kronor lägre elkostnader för konsumenterna. För en vanlig villaägare kan det handla om flera tusenlappar per år. Men Moderaterna vill hellre att de stora elnätsbolagen ska fortsätta att göra stora vinster på bekostnad av vanligt folk.

Moderaterna är också, som vi har hört här i dag, kritiska mot skatten på kraftvärme. Kraftvärmen har en viktig roll i energiförsörjningen, men den måste precis som alla andra kraftslag bära sina egna klimat- och miljökostnader.

I det moderatstyrda Stockholm vill man stänga ned elproduktionen i Stockholm Exergi samtidigt som man oroar sig för kommunens elförsörjning. I flera kommuner stoppar man elnätsutbyggnad. Man är inte beredd att göra en lite mindre vinst i det kommunalägda bolaget för att kunna garantera elförsörjningen för stockholmarna.

Om vi ska klara klimatomställningen kommer Sverige att behöva elektrifieras. Det är en omställning som redan har börjat men där stora delar fortfarande ligger framför oss. Sverige har världens kanske bästa förutsättningar att klara denna omställning.

Anf. 56 LARS HJÄLMERED (M):

Fru talman! Jag vill, och vi vill, att fler företag etablerar sig och växer i Sverige. Det är därför jag blir oroad när ett företag som Pågen, som är en av de största privata arbetsgivarna i Malmö, inte kan växa och anställa som de vill och önskar för att det inte finns eleffekt. Om detta hade varit ett enda exempel hade det kunnat passera, men det är ett av flera som nu kommer upp.

Denna kapacitetsbrist i nät och produktion drabbar inte bara företag. I min hemstad finns en oro och diskussion om huruvida man kommer att kunna elektrifiera kollektivtrafiken som man har tänkt. Det är likadant i Stockholm. Där förs en diskussion om huruvida eleffekten räcker till en utbyggd tunnelbana. I Malmö handlar det om ett utbyggt sjukhus, om det kommer att kunna kopplas in på elnätet och huruvida eleffekten räcker eller inte.

Detta är inte rimligt. Hushåll och företag ska kunna räkna med en trygg tillgång till el och annan energi. Jag menar att det krävs handlingskraft. Vi har föreslagit ett kraftvärmepaket där vi väljer bort regeringens direkt skadliga beskattning på kraftvärmen och parar det med bra byggregler, rimliga regler för biobränsle och skogspolitik.

Vi vill att elnätsregleringen ses över och att man ställer sig frågan: Kommer de nödvändiga nätinvesteringarna att ske så att vi kan elektrifiera kollektivtrafiken, koppla in nya sjukhus och bygga nya bostäder?

Vi har också föreslagit snabbare investeringar i elnät och elproduktion. Vi har sagt ja till varje höjning

av anslaget till Svenska kraftnät. Vi är tydliga med att inriktningen är att värna och utöka vattenkraften och välkomna mer ny teknik. Vi har också den senaste tiden sagt att vi är öppna för en diskussion om fortsatt drift av Ringhals 1 och 2.

Allt detta sammantaget, fru talman, gör vi för att hushåll och företag ska kunna få en trygg tillgång till el och annan energi.

Jag ställer mig frågan om regeringen verkligen förstår situationens allvar. Vi har den första frågan om den lokala produktionen av kraftvärme, där alltså inte bara Moderaterna har varit kritiska mot skatteförslagen utan även experter överlag. Kraftbolag i Stockholm, Göteborg, Malmö och på andra ställen antingen minskar eller stänger kraftproduktion, skatter kommer inte in, marginalerna minskar och företaget som Pågen kan inte växa och anställa. Frågan är: Är regeringen beredd att ompröva ställningstagandet och fundera på om någonting gick fel i Regeringskansliet?

Den andra frågan är elnätsfrågan, där jag inte tycker att man ska göra om allting från grunden men ändå ställa sig frågan: Finns det skäl att titta på detta om de nödvändiga nätinvesteringarna kommer på plats i till exempel huvudstaden? Det säger inte bara jag; även EU-kommissionen säger i ett brev riktat till statsrådet Ygeman att man borde tänka om och fundera kring den beslutade elnätsregleringen.

Fru talman! Frågan är nu, med de beslut regeringen har fattat utanför energiöverenskommelsen, om regeringen är beredd att prestigelöst titta på vad konsekvenserna har blivit och eventuellt byta fot.

Anf. 57 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! I dag debatterar vi på Moderaternas begäran kapacitetsbristen i energisystemet, detta med anledning av de konsekvenser som energibranschen ser av kanske i första hand regeringens höjda skatter på fossileldade kraftvärmeverk.

Regeringen har knappast gjort sig känd för en genomtänkt och försiktigt framåtskridande politik. Snarare har man gjort sig känd för att skjuta från höften, hänfalla åt fluffig symbolpolitik och köra över Lagrådet och andra sakkunniga remissinstanser. Nu har man bestämt sig för att vårt helt världsunika, nästan fossilbefriade elsystem ska bli av med den lilla spillra som fortfarande kommer från fossileldade kraftvärmeverk – och fort ska det gå! Att energisystemet ska fungera och kunna leverera till sina kunder verkar vara sekundärt.

Vi sverigedemokrater har i våra långsiktiga mål sagt att vi ska gå mot en 100 procent fossilfri energiproduktion. Detta menar vi dock är näbart bara genom att anläggningarna ingår i EU:s utsläppshandelsystem, vilket de anläggningar som nu är aktuella gör. Att då införa en dubbelbeskattning som innebär en åttadubbling av koldioxidskatten och en tredubbling av energiskatten får långtgående konsekvenser, nämligen att anläggningarna inte kommer att vara i bruk när vintern kommer. Det är i alla fall en påtaglig risk.

Eller för att citera den tunga remissinstansen Energiföretagen Sverige: ”Energiföretagen Sverige vill sammantaget i skarpa ordalag varna regeringen för att genomföra skattehöjningarna då de riskerar leda till en akut kapacitetsbrist i elförsörjningen i framför allt Stockholm och Malmö.”

Hur har då statsrådet och energiministern Anders Ygeman bemött denna blytung kritik av regeringens politik?

Kritiken är ”att vinna kortsiktiga politiska poäng”, säger han i ett sammanhang. I ett annat sammanhang säger han att ett privat energibolag ”ogillar att betala miljökostnader”. I ett läge där det handlar om att driva verksamhetsdelar med förlust säger man alltså till privata bolag: Det är ni som inte gillar att betala miljökostnader.

Mitt i denna energikris tror jag mig dock ha hittat en ledtråd till regeringens agerande. Den finner jag på Twitter, där statsrådet skriver om en stjärna som ska namnges: ”Stjärnan borde få namnet Greta, planeten kanske hopp? Så får hoppet kretsa kring stjärnan Greta som en påminnelse om vad som behöver göras för vår planets överlevnad. Få svenskar har bidragit så mycket till hopp ... som Greta Thunberg.”

Vår energiminister låter sig här alltså ledas av ett barn som predikar att vi politiker ska fatta beslut utifrån en känsla av panik. Det kanske kan säga lite grann om dessa panikartade beslut. Det är ju ungefär så barn ibland gör.

I detta anförande instämde Eric Westroth (SD).

Anf. 58 RICKARD NORDIN (C):

Fru talman! Det är välkommet med en debatt om kapacitetsbristen i det svenska elnätet. Jag hoppas att detta markerar en återgång till att fokusera på verkliga problem snarare än att bedriva valpropaganda. Det handlar om flaskhalsar i näten, att elen – oavsett hur mycket som produceras i stora vindkraftsparker, i kärnkraftverk eller av vattenkraften – helt enkelt inte tar sig in i städerna.

Det är viktigt att poängtera att det inte är någon som blir utan el. Det handlar om potentiell utbyggnad som inte blir av. Den risk att vi ska få helt nedsläckta städer som vissa sprider skräckpropaganda om finns helt enkelt inte. Att problemen är allvarliga och måste åtgärdas är dock en självklarhet.

Lika självklart är det att som centerpartist ledset behöva konstatera att det är först när storstäderna får problem som övriga partier vaknar. Detta är ju ingen nyhet. Kapacitetsbristen har funnits länge på Gotland. Trots det har planerna på en tredje kabel avbrutits. Även i Uppsala har problemen funnits under längre tid. Men när Stockholm och Malmö larmar, då svarar övriga partier.

Jag välkomnar att vi nu börjar prata lösningar. För Gotlands del är den tredje kabeln given. Tillståndet finns; det är bara att återuppta bygget – om nu övriga partier faktiskt prioriterar det och vill Gotlands väl. För de andra städerna är situationen lite svårare.

Centerpartiet har länge förespråkat ett antal lösningar som skulle göra betydlig skillnad på både kort och lång sikt. Vi har pratat om ett grönt spår i tillståndsprocesserna så att det går snabbare att få fram de saker som verkligen gör skillnad, i det här fallet elnät. Vi har pratat om att möjliggöra användarflexibilitet, det vill säga att allting inte måste användas precis samtidigt. Det är nämligen det som ger problem i nätet, som gör att man inte kan garantera el under den där toppplastimmen när vi alla använder den som mest. Kan vi använda exempelvis våra varmvattenberedare och värmepumpar lite smartare och inte köra dem alla samtidigt finns det kapacitet att hämta.

Då handlar det om flexibel elskatt och om de pilotförsök med flexibla elnätsavgifter och annat som vi har drivit på för. Sådant gör skillnad direkt. Det handlar också om att ge möjlighet för nätbolagen att upphandla lokal kraft över tid så att man faktiskt kan behålla en del av kraftverken och också ställa om till förnybart. Det handlar om att säkra grön-gas-principen, alltså den princip som gör att om man kör ett kraftverk på biogas och pytsar in lika mycket biogas någon annanstans i systemet – precis som det funkar med ursprungshandeln kring el – kan man också behålla ett antal kraftverk som annars hade lagts ned.

Detta är lösningar som gör skillnad i verkligheten, flera av dem redan på kort sikt. Till det har vi också den nätkoncessionsutredning som har kommit. Det är dags att göra verkstad och släppa valretoriken! (Applåder)

Anf. 59 BIRGER LAHTI (V):

Fru talman, statsrådet, kollegor och ni som lyssnar digitalt! Jag börjar med att tacka Moderaterna för att de lyfter den intressanta och viktiga frågan om kapacitetsbrist i elsystemet. Det gläder mig att Moderaterna då väl har kommit till insikt om marknadskrafternas förmåga att hantera viktiga samhällsfunktioner. Hur har de lyckats? Vad var det som hände när man avreglerade marknaderna så att det finns kommunala nät, lokala nät och transmission från Svenska kraftnät? Vem är det som ska ha ansvaret för att vi har kapacitet att dela ut el?

El har vi i landet, precis som många har varit inne på. Vi har en produktion av el, vi exporterar mellan 15 och 20 terawattimmar per år. Någonstans kommer då frågan: Vems ansvar är det att man inte har byggt ut näten i tillräcklig omfattning?

Jag hörde i Moderaternas inledningsanförande att man skyller på att Regeringskansliet inte har gjort tillräckligt. Vi från Vänsterpartiet brukar alltid säga att man ska fasa ut skadliga subventioner, och jag kan när det gäller kraftvärmens sträcka mig så långt som att säga att denna signal till kraftverksägarna borde ha kommit tidigare. Man borde ha haft insikten att detta skulle komma att hända och blivit varse att det nu var verklighet.

Det man har varit duktig på, fru talman, är att dela ut vinster från nätbolagen. Det har blivit monopol, och där har det verkligen inte brustit. Man har haft stora

vinster, och dem har man delat ut. Men signalerna om att det kommer att bli brist har funnits länge. Där kan jag även ge en liten känga till Svenska kraftnät: Redan för tio tolv år sedan började man prata om kapacitetsbrist och flaskhalsar mellan prisområde 2 och 3, men sedan har det tagit lång tid.

Vi i Vänsterpartiet har länge sagt att det tar för lång tid med tillståndsprocesser. Det ska man jobba med, och nu finns det väl någonting på g. Men att lägga hela skulden på Regeringskansliet tycker jag är lite magstarkt. Det finns faktiskt de som har ansvar för att de regionala näten inte kan leverera det som vi har i landet.

Jag välkomnar debatten. Det ska bli spännande att höra olika nyanser på var problemet verkligen ligger.

Anf. 60 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! I dag debatterar vi kapacitetsbristen i elsystemet, en fråga som blivit alltmer påtaglig. Det är inte ett larm om vad som kommer att hända om tio femton år, utan problemen och utmaningarna finns här och nu.

Det är helt riktigt att det inte saknas el. Det handlar om hur man får elen till rätt plats. Den når inte fram. Vår förmåga till en självförsörjande elproduktion har krympt.

Vi har nu kunnat ta del av förslaget som januaripartierna har kommit överens om. Där drar man bokstavligen snabbt undan mattan genom en chockhöjd skatt på fossila bränslen till kraftvärmens – en skattehöjning som kom från ingenstans, eller så kom den till väldigt sent på natten när man försökte komma överens. Några riktiga analyser hann man dock inte göra.

Fru talman! På några månader ska företagen alltså ställa om, vilket får konsekvenser. Kraftvärmeproduktion i tre städer läggs ned i förtid. Man ville rycka bort den här mattan, men man tänkte till exempel inte på att korta tillståndsprocesserna eller på att lagändringar kring användarflexibilitet kanske borde ha gjorts först för att det över huvud taget skulle ge den gröna effekt man är ute efter. Nu uppstår i stället konsekvenser som saknar lösningar.

Vi har tidigare hört om Pågen i Malmö. Malmö har redan slagit i taket och kan inte ansluta nya kunder. Tåg får periodvis köra på reducerad hastighet, och företaget överväger etableringar i andra länder för att det är fullt i nätet. Blir det en kall vinter nästa år finns risk för roterande bortkoppling av elkunder.

Genom att ett kraftverk stängs innan ersättning är på plats får Stockholm fullt i nätet redan i höst och kommer att behöva säga nej till större anslutningar såsom ny tunnelbana, nya elbussar, Förbifart Stockholm, bostadsområden och nya företag, vilket skulle vara förödande för Sveriges välbefinnande och tillväxt.

Fru talman! Vi kristdemokrater tycker att detta är oansvarigt, eftersom vi vill att Sverige ska lyckas minska klimatbelastningen från både transport- och industrisektorn. Då är en massiv elektrifiering helt nödvändig – det räcker inte med några laddstolpar på Södermalm. Lösningarna saknas.



Anf. 61 ARMAN TEIMOURI (L):

Fru talman! Jag tackar Moderaterna för initiativet till dagens debatt. Hela energifrågan, både för sig och tillsammans med klimatfrågan, är förmodligen två av vår tids största utmaningar. Det svenska elnätet behöver rustas för miljarder. Politiken måste också leverera en långsiktig plan för elnätsbolagen.

Liberalerna står inte bakom energiöverenskommelsen, men vi har välkomnat en energiöverenskommelse 2.0 om ambitionsnivån är att stärka svensk konkurrenskraft och ta itu med klimatutmaningarna på riktigt. En version 2.0 kräver också att man tar ett helhetsgrepp och slutar att tänka i stuprör.

För att Sverige ska bli ett fossilfritt välfärdsland med minskade klimatutsläpp och för att kunna nå målet krävs mer elektrifiering, vilket i sin tur kräver ett pålitligt elnät. Där står Sverige inför stora utmaningar.

Vi vet att effektförsörjningen till framför allt storstadsområdena är en utmaning de kommande åren. Svenska kraftnät har också gett besked om att de inte kan garantera ett ökat uttag av el i dessa områden och planerar därför stora investeringar för att säkra kapaciteten.

Energi är grundbulten i det svenska samhället och en del i lösningen för att klara av klimatutmaningarna. Ska vi utvecklas som industrination, exempelvis genom att elektrifiera transportsektorn, måste vi ha ett elnät som går att lita på. Vi vet också att hela 35 procent av Sveriges elnät i dag är 40 år eller äldre och behöver bytas ut, vilket motsvarar reinvesteringar på ungefär 150 miljarder.

Den svenska elmarknaden är lagreglerad på ett sätt som även styr prisutvecklingen i fyraårsperioder. För elnätsbolagen skapar det här en ryckighet som gör det svårt att planera. För att göra de investeringar som krävs måste det alltså finnas en långsiktig plan för elnätet. Detta ger dock inte en i princip monopolstyrd marknad friheten att inte ta ansvar. Elnätsbolagen måste göra investeringar som krävs. Långsiktig politik måste dock lägga grunden.

Fru talman! Hela energifrågan är tillsammans med klimatfrågan förmodligen två av vår tids största utmaningar. Nu hoppas jag på en god dialog mellan kammarens alla partier. Vi har en svår uppgift, men vi måste sluta tänka i stuprör och tillsammans skapa en långsiktig plan.

Anf. 62 LORENTZ TOVATT (MP):

Fru talman! Lorentz Terawatt, kanske.

Det svenska elnätet står inför utmaningar. Men låt oss för att undvika förvirring i debatten först konstatera vad som *inte* är det stora problemet här.

Det är alltså inte så att den kapacitetsbrist som vi ser på vissa håll i landet och som vi diskuterar här beror på att Sverige som nation producerar för lite el. Det här missförståndet behöver vi reda ut. Tvärtom är det nämligen så att Sverige är en stor nettoexportör av el, och de få gånger vi behöver importera rör det sig som sagt

huvudsakligen om norsk vattenkraft. Den stora nettoexporten beror inte minst på den stora utbyggnaden av förnybar elproduktion.

Däremot finns det som tidigare sagts utmaningar i själva nätkapaciteten. Detta beror på en alldeles för låg investeringstakt under många år. Som tur är håller dock denna trend på att vända. Nu investerar Svenska kraftnät mer än på många år. Svårigheten ligger förstas i långa ledtider och tillståndsprocesser.

Som tur är finns även andra åtgärder. Vi behöver bli smartare vad gäller själva användningen av el. Lokala och regionala marknader för handel med systemtjänster, flexibla resurser och ny digitaliserad teknik behöver utvecklas. Kanske ska elkrävande verksamheter få ersättning för att koppla bort sig under effekttopparna. Priset behöver bli mer flexibelt, elnäten behöver bli smartare och mer lokal produktion behöver stimuleras.

Fru talman! Utmaningar ska mötas med kreativitet och framåtanda, inte med konservatism. Det är inte möjligt att bygga ett kärnkraftverk på Stora torget i Uppsala, trots att det ibland låter så på vissa högerpartier. Vi måste i stället tro på teknikutvecklingen och omställningen.

Anf. 63 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Tack för en bra första omgång! Jag uppfattade en konkret fråga, och den var från Lars Hjälmered. Han frågade mig: Är regeringen beredd att prestigelöst titta på konsekvensen av den politik som förs?

Mitt svar på den frågan är ja, det är vi – gärna tillsammans med Moderaterna och de andra partierna i energiöverenskommelsen. Det är klart att vi ska följa upp konsekvenserna. Men då ska det vara konsekvenserna i verkligheten och inte i de politiska mardrömsscenarier som ibland målas upp i debatten.

Sverigedemokraterna är upprörda över att jag hyllar Greta Thunberg. Det kan ju roa en del. Men man fråga sig vad Sverigedemokraternas motstånd mot Greta Thunberg beror på. Varför kan inte Sverigedemokraterna glädjas med en framgångsrik svensk medborgare som hyllas runt om i världen? Vad är denna missunnsamhet?

Tillåt mig bara ödmjukt fråga när Josef Fransson blev bjuden till Barack Obama och hyllad av honom. När blev Jimmie Åkesson inbjuden till FN-högkvarteret och hyllad av Guterres? När var Josef Fransson och Jimmie Åkesson och fikade med påven och tackades för sina insatser för mänskligheten?

Jag kan ha missat dessa inslag på tv, men jag anar ett drag av missunnsamhet i Sverigedemokraternas retorik.

Låt mig därför fråga: Är det inte lite konstigt att när miljontals ungdomar runt om i världen går ut på gatorna och slåss för sin framtid och för klimatet, då står vi här i kammaren och diskuterar att sänka skatten på koleldning. Sänka skatten på koleldning! Det är möjligt att det finns rationella motiv till det, men låt mig ändå fråga dem som har argumenterat för detta: När

menar ni att det är rätt tid för kolet att bära sina egna klimatkostnader? När är det möjligt att fasa ut koleldning i våra storstäder?

Jag har noterat i debatten att det finns många krav på regeringen. Det är naturligt i en politisk debatt. Jag tar gärna det. Men jag blir lite undrande. Varför förs det inte fram några krav på eljättarna, de som har beslutat att lägga ned kraftproduktionen, de som har beslutat att om de ska bära sina egna klimatkostnader tänker de inte producera el? Varför vill ni lägga utbyggnadskostnaderna för elnätet på Sveriges hårt prövade konsumenter?

Ni vill öka vinsterna för elnätsföretagen med 27 miljarder kronor utan ett enda ytterligare krav på investeringar. Hur ökar det leveranssäkerheten för Sveriges elkonsumenter?  
(Applåder)

Anf. 64 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Pågen får nu beskedet att företaget inte kan växa i Malmö som det vill och önskar. I Göteborg finns en diskussion om man kommer att kunna använda tiotals eller hundratals elbussar som man har tänkt sig. I Stockholm ges besked att man kommer att neka inkoppling av nya kunder med start i höst. Och det finns en diskussion om tunnelbanan.

Det här är allvarligt. Det är av den anledningen jag tycker att man ska ta en diskussion och se vilka beslut regeringen har fattat utanför energiöverenskommelsen när det gäller till exempel elnät och lokal kraftvärmeproduktion.

Då måste det till en form av seriös analys när man ser konsekvenserna. Om det stängs ned kraftproduktion i Stockholm, Göteborg och Malmö, så att viktiga arbetsgivare inte kan expandera, då är det rimligt att man gör analysen och är beredd att backa när något har gått fel.

Här kommer min fråga till statsrådet. Är man beredd att utöver att göra en analys att faktiskt kunna backa för att det inte ska bli en kapacitetsbrist i elen i de större städerna i Sverige?

Anf. 65 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)  
replik:

Fru talman! Vi är beredda att prestigelöst titta på varje beslut. Jag blir lite frågande: Varför ställer inte Lars Hjälmered frågan till sin partikollega i Stockholm, som är den som har fattat beslut om att lägga ned kraftproduktionen, trots att den går med hundratals miljoner i vinst? Varför? Varför ställer du den frågan till mig? Jag äger ingen elproduktion. Jag är beredd att verka för att det ska bli likformiga villkor på marknaden, att varje energislag ska bära sina egna klimatkostnader. Jag tycker att det verkar vara en dålig idé att subventionera kolkraft för att i stället missgynna kärnkraft, vindkraft eller något annat energislag.

Ställ gärna frågan om energiförsörjningen i Stockholm, men ställ den till den som hotar att stänga ned energiproduktionen i Stockholm, nämligen Anna König Jerlmyr, det moderata finansborgarrådet.

Anf. 66 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Vi är alltså i ett läge där man har byggt ut ett sjukhus i Malmö men man vet inte om effekten räcker. Vi vet inte om elbussar i Göteborg kan kopplas på. Pågens, som är en stor arbetsgivare, har alltså fått nej till att expandera. Det ansvariga statsrådet säger att det är en lokalpolitiker i Stockholm som är ansvarig.

Jag blir lätt förbluffad. Jag tycker att vi ska titta på det som är vårt ansvar, nämligen den nationella policyn för elnät och kraftvärme för att se vad det är som har gått fel med regeringens förslag. Kommer de nödvändiga investeringarna i näten att ske? Är man beredd att backa från regeringens sida när man ser konsekvenserna?

Anf. 67 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)  
replik:

Fru talman! För ordningens skull; jag har nu svarat tre gånger på Lars Hjälmereds fråga. Jag är beredd att prestigelöst titta på konsekvenserna, men det ska vara konsekvenser i verkligheten.

Men återigen säger jag att det är Eon, kraftjätten, som har beslutat att stänga ned sin produktion. Varför riktar du ingen fråga till Eon? Stockholm Exergi i Stockholm drivs och ägs av stockholmarna under ledning av det moderata kommunalrådet. Varför ställs inte frågan till dem?

Ingen har hittills fått nej till att koppla upp sig på det svenska elnätet. Jag har personligen frågat både Eons vd och Ellevios vd.

(ANDRE VICE TALMANNEN: Jag vill påminna såväl ledamöter som statsråd om att samtliga talar via talmannen, inte direkt i du-form.)

Anf. 68 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Fru talman! Det var väl inte helt oväntat att herr Ygeman skulle hugga på Gretaspåret. Det är ganska förutsägbart. Naturligtvis tolkar statsrådet att jag har synpunkter på att barn engagerar sig politiskt. Så är absolut inte fallet. Det tycker jag att barn ska göra.

Det jag kritiserar är att vuxen världen, i det här fallet ministrar, låter sig ledas av barn och deras slutsatser. Kanske har statsrådet till och med missuppfattat Greta Thunbergs budskap. Hennes budskap är: I don't want your hope. I want you to panic. Det är Greta Thunbergs budskap.

Om det är att sprida hopp i världen känns det som 1984-språk – orwellianska kanske.

Anf. 69 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)  
replik:

Fru talman! Jag uppfattade ingen fråga från Josef Fransson, utan han fortsätter att prata om Greta Thunberg.

Låt oss i stället diskutera klimatet. Josef Fransson vill ju återinföra subventioner av koleldning i Sverige framför exempelvis kärnkraft eller vindkraft.

Vad är bakgrunden till det? När kan Josef Fransson tänka sig att börja trappa ned subventionerna av koleldning?

Anf. 70 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! Det är som jag sa i mitt anförande, nämligen att vi också har ett mål att det inte ska finnas fossileldade kraftvärmeverk i Sverige. Men i det här läget gäller en sak, och det är en uppmaning från Sverigedemokraternas och min sida till regeringen, nämligen att göra om och göra rätt. Ha inte så bråttom.

Lyssna på vuxna och sakkunniga, inte på barn. Det är budskapet jag skickar med ministern i dag.

Anf. 71 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag är beredd att lyssna på FN:s klimatpanel, som ger råd. Jag är beredd att lyssna på Klimatpolitiska rådet, som säger att vi ska avskaffa subventioner av kol- och oljeeldning och fasa ut det fossila. Dem är Josef Fransson och Sverigedemokraterna uppenbarligen inte beredda att lyssna på.

Anf. 72 RICKARD NORDIN (C) replik:

Fru talman! Jag tänkte att jag skulle ge Socialdemokraterna en tredje chans.

Under två debatter den senaste månaden har varken Monica Haider eller Patrik Engström från Socialdemokraterna kunnat svara. Nu går frågan till Anders Ygeman.

I valrörelsen uttalade sig energiminister Ibrahim Baylan den 5 september. Vi kunde både höra i radio och läsa att han öppnar för en tredje kabel till Gotland. Han sa att det var viktigt att inte bara komma med fina utspel i en valrörelse utan att man också måste stå bakom det som sägs.

Så, Anders Ygeman: Står nu Socialdemokraterna bakom detta, eller var det bara fina ord i en valrörelse? Vad har Socialdemokraterna gjort, vad har regeringen gjort och vad har hänt sedan den 5 september i frågan om en tredje Gotlandskabel?

Anf. 73 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Tack, Rickard Nordin, för frågan!

Vi har nu den ordningen i Sverige att vi inte har statsråd som beslutar om vilka elkablar som ska dras eller inte. Trots att vi har tiodubblat investeringarna i elnäten är det ytterst Svenska kraftnät som beslutar med utgångspunkt i den situation som råder.

Jag har den största respekt för behovet av att trygga Gotlands energiförsörjning och behovet av ytterligare kablar till Gotland, men det beslutet ska fattas av myndigheten.

Anf. 74 RICKARD NORDIN (C) replik:

Fru talman! Statsrådet Ygeman säger att Ibrahim Baylan, hans företrädare, hade fel och inte hade rätt att uttala sig på den punkten? Han uppenbarligen lovar saker som han själv inte kan hålla. Det vore möjligt att

antingen lägga in i budgeten eller ge ett uppdrag till Svenska kraftnät. Det är helt avgörande.

Ygeman lyfter själv upp klimatfrågan. Ska det finnas en chans att ställa om den tunga industrin på Gotland, som står för 85 procent av Sveriges cementförsörjning, då måste man ha den tredje elkabeln. Det är helt avgörande. När kommer den?

Anf. 75 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag kan bara välkomna Rickard Nordins engagemang för Gotlands elförsörjning och försäkra honom om att jag har ett lika varmt engagemang.

Anf. 76 CAMILLA BRODIN (KD) replik:

Fru talman! Svenska kraftnäts rapport från 2018 visar att marginalerna för den svenska kraftbalansen och förmågan att vara självförsörjande med tillräckligt med el vid höglastsituationer krymper.

Hur underlättas detta av att Ringhals 1 och 2 tas ur bruk samtidigt som transmission inte är utbyggd till Malmö-Skåne, och hur klimatnyttig blir importen?

Anf. 77 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Tack, Camilla Brodin, för frågan! Det underlättas naturligtvis inte av det, men jag tror inte heller att det utgör något större försvårande av det hela.

Vi har ju den ordningen med energioverenskommelsen att det är aktörerna som på marknadsmässiga grunder beslutar om kärnkraft ska drivas eller inte drivas och om man önskar investera i ny kärnkraft.

Vad jag förstått har företaget gjort inspektioner av de rostskador och sättningar som finns i underlaget och på marknadsmässiga grunder kommit fram till att det inte är lönsamt att laga dessa kärnkraftverk och att det skulle vara förknippat med för stora säkerhetsproblem att driva dem vidare utan att laga dem.

Jag välkomnar att det efter den överenskommelse som vi och Kristdemokraterna gjorde har fattats beslut om enorma investeringar i energi i Sverige. Jag tror att det är över 60 miljarder som har investerats i ny energi. Det tycker jag att både Camilla Brodin och jag kan vara stolta över.

Anf. 78 CAMILLA BRODIN (KD) replik:

Fru talman! Detta är ju någonting som vi ser innebär stora problem, och problemen är här och nu.

Kapacitetsbristen har vi, och när Svenska kraftnät larmar om detta om och om igen gör det ju att vi kommer att behöva importera el. Är den elen verkligen klimatsmart? Kan vi ändå ha fossilfri el? Det tycker vi kristdemokrater är nödvändigt.

Min fråga till Anders Ygeman är hur vi ska lösa detta.

Anf. 79 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag är en stor anhängare av både marknadsekonomi och frihandel. Jag tror att alla blir rikare

om vi har ett utbyte av varor och tjänster – så även av elektricitet.

Som jag nämnde i mitt inledningsanförande är majoriteten av den elektricitet vi importerar vattenkraftsel från Norge, som är väldigt klimatsmart.

Vi ser också att man runt om i världen och framför allt i vårt närområde gör samma energiomställning som vi gör, så vi ska bejaka utbytet med andra länder.

Anf. 80 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Jag blev lite orolig när statsrådet Ygeman i sitt inledningsanförande sa att vi har el 51 av 52 veckor. Det är ju den 52:a veckan som viktig. Därför skulle jag vilja ställa en fråga om Ringhals 1 och 2.

Även om man vore beredd att blunda för klimatutmaningarna, blunda för att de ekonomiska förutsättningarna för att driva vidare kärnkraft har förbättrats och blunda för alla larmrapporter om effektbrist undrar jag: När hela den samlade basindustrin uttrycker oro och efterfrågar en utredning om Ringhals 1 och 2, vad är det som gör det så svårt för regeringen att ställa sig bakom det och göra en utredning?

Anf. 81 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Tack, Arman Teimouri!

Jag vill bara rätta ledamoten – jag sa inte att vi har el 51 av 52 veckor om året. Vi har el 52 veckor om året. Precis som Arman Teimouri är jag en frihandelsvän. Vi säljer el många veckor om året, och vi importerar el många veckor om året. Vi är nettoexportör 51 av 52 veckor om året.

Det är ägarna till kärnkraften som ska avgöra om det är marknadsekonomiskt lönsamt att driva kärnkraften vidare. Jag är övertygad om att de förfinar de kalkylerna gång på gång. Det står Arman Teimouri och alla andra fritt att föra den debatten med ägarna av svensk kärnkraft.

Anf. 82 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Staten är väl också ägare till Vattenfall, vad jag vet.

Men det handlar också om att se klimatutmaningarna, se att vi har förbättrade ekonomiska förutsättningar att driva vidare kärnkraft och se alla larmrapporter om effektbristen.

Om hela basindustrin efterfrågar att man gör en utredning om Ringhals 1 och 2 vore det väl fint om man faktiskt gjorde den utredningen?

Anf. 83 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Det står alla medborgare och partier fritt att själva investera i svensk kärnkraft. Det står även basindustrin fritt att själv investera i svensk kärnkraft om man anser att det är ekonomiskt lönsamt för framtiden.

Hittills har jag noterat att varken liberaler eller representanter för basindustrin har investerat en enda krona i svensk kärnkraft medan man har investerat 60

miljarder i svensk vindkraft. Det kanske kan vara läge att dra några slutsatser även av detta.

(Applåder)

Anf. 84 LARS HJÄLMERED (M):

Fru talman! Vi har ett problem, och vi har utmaningar i Sverige under de kommande åren.

När företag som Pågen inte kan växa som de vill och önskar är det ett problem för Malmö och Sverige.

Har vi en diskussion om effekten räcker till bussar, tunnelbana, sjukhus och nya fastigheter är åtminstone jag inte nöjd med utvecklingen. Då krävs politiskt ledarskap för att ta tag i det hela.

Moderaternas svar är ett kraftvärmepaket, där vi väljer bort regeringens skadliga skatter på kraftvärmem. Det handlar om en översyn av elnätsregleringen för att hålla igen avgifterna men samtidigt säkra att nödvändiga elnätsinvesteringar sker så att nya sjukhus, samhällsfastigheter och annat kan kopplas på.

Det gör mig oroad, det regeringen har gjort med diskussion om elnät och i synnerhet den lokala produktionen när det nu stängs ned, marginalerna minskar och det kommer ytterligt oroande signaler. Då är det glädjande att Anders Ygeman säger sig vilja göra en prestigelös, oberoende analys av regeringspolitiken.

Nästa fråga som inställer sig, fru talman, är denna: Om dessa problem är och kommer, är regeringen då beredd att backa till exempel om kraftvärmeförslagen? Det är ju den naturliga följderna av detta. Är det ett icke önskat utfall och man till exempel inte kan få de hundratalens önskade nya elbussarna i Stockholm och Göteborg måste ju regeringen, om den menar allvar med detta, hedervärt och ansvarstagande kunna säga här i talarstolen: Ja, vi är beredda att backa från det som har blivit fel i den tidigare politiken.

Anf. 85 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag har nu tre gånger besvarat Lars Hjalmereds fråga. Men Lars Hjalmered har inte besvarat min fråga, så jag ställer den igen:

Varför vill Moderaterna lägga 27 miljarder kronor i ökad kostnad på elkonsumenterna utan ett enda krav på att elnätet ska byggas ut?

Anf. 86 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Jag tycker att statsrådet ska ta lite ansvar för de egna besluten om kraftvärme och konsekvenserna det får i våra större städer i stället för att stå här och hitta på.

Det Moderaterna har sagt är att det rimliga nu är att vi håller igen elnätsavgifterna och i en analys tittar på om de nödvändiga nya elnäten kommer att komma på plats. Det tycker jag är det ansvarstagande i detta, i den situation som råder när företag som Pågen och andra nekas fortsatt expansion.

Anf. 87 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)  
replik:

Fru talman! Menar Lars Hjalmered att Ulf Kristersson ljuger? Han säger ju att han kräver att regeringen drar tillbaka detta. Då blir det ju de här miljarderna. Då blir det inte de här kraven på elnätsutbyggnad.

Talar Lars Hjalmered för Moderaterna, eller har Ulf Kristersson fel?

Anf. 88 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Både jag och Ulf Kristersson har alltså röstat för ändringen i ellagen, och både jag och Ulf Kristersson har pratat om att det rimliga är att man nu gör en prestigelös översyn av elnätsregleringen.

Om det är så att det nekas inkoppling i huvudstaden och på andra ställen måste man helt enkelt säkra att de nödvändiga nätinvesteringarna kommer att ske så att samhällsfastigheter, bussar och annat kommer på plats och samtidigt hålla igen elnätsutvecklingen på ett sätt som inte har skett historiskt.

Det är det tydliga beskedet. Vi tar ansvar. Frågan är vad regeringen gör.

Anf. 89 RICKARD NORDIN (C) replik:

Fru talman! Jag har hört två saker från Moderaterna. Vi har talat om kraftvärmens beskattning och om elnätsregleringen. Inget av detta hjälper ju flera av de städer som har problem. I Uppsala löser det ingenting. Elnätsregleringen är på lång sikt. På Gotland löser det ingenting över huvud taget. Ulf Kristersson öppnade i valrörelsen för att bygga ut tredje Gotlandskabeln. Jag har inte hört någonting från Moderaterna sedan valrörelsen, vare sig i den eller i andra frågor.

Vad ska man egentligen göra för alla andra, som inte bor i Malmö eller Stockholm?

Anf. 90 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Jag kan gärna beskriva vad vi vill göra när det gäller till exempel vattenkraften, för att säkra tilliten i systemet. Det handlar om att värna och utveckla den. Vi har, tillsammans med bland annat Centerpartiet, idéer när det gäller ny förnybar energi och att nyttja tekniken bättre. Vi har öppnat för en förut-sättningslös diskussion om fortsatt drift av Ringhals 1 och 2 och vad det kan betyda för Sverige som helhet. Vi har stått bakom varje ökning av anslagen till Svenska kraftnät för stamnätets utbyggnad. Jag kan fortsätta listan. För oss är detta ett samlat paket för att folk ska kunna ha trygg tillgång till el och energi.

Anf. 91 RICKARD NORDIN (C) replik:

Fru talman! Det finns ju inte så mycket vattenkraft på Gotland, och Ringhals finns inte heller där. I Uppsala är det kapacitetsproblem, precis som på Gotland. Det löser vi inte med mer elproduktion någon annanstans.

Hur ska Moderaterna göra för att hantera dessa problem, som funnits långt innan och är helt oberoende av de förslag som Moderaterna nu lägger fram?

Anf. 92 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Om man ska tala om ansvar är detta ändå en sak där man måste analysera vad effekterna blir. Det är därför vi har landat i att vi tycker att man ska se över elnätsregleringen. Det är därför vi är emot vad regeringen, men också Centerpartiet, har varit med och gjort när det gäller kraftvärmerna, som vi tycker är direkt skadligt.

Ulf Kristersson har, som Rickard Nordin mycket riktigt påpekar, öppnat för en tredje Gotlandskabel. Man måste, menar vi, ta hänsyn inte bara till strikt samhällsekonomi utan även till säkerhetspolitik och tillgänglighet. Den diskussionen tar vi gärna även fortsatt.

Anf. 93 BIRGER LAHTI (V) replik:

Fru talman och Lars Hjalmered! Lars Hjalmered har flera gånger nämnt att detta med kraftvärme skulle vara det största problemet. Jag håller med om att det blev snabba svängningar. Men om ni bortser från kraftvärmerna, som givetvis har betydelse för de här orterna – har marknadskrafterna, som faktiskt har rätt när det gäller nätutbyggnad, skött sitt?

Anf. 94 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är en rimlig och klok fråga från Birger Lahti. Nej, jag tycker inte att elnätsregleringen har fungerat om vi tittar på en längre räkka av år i Sverige. Det har varit överklaganden och ryckig prissättning och därmed ett slags politisk osäkerhet, som har påverkat kunderna i form av inte minst väldigt stora ökningar av elnätsavgifterna. Detta är naturligtvis icke önskvärt, och jag hoppas att vi kan komma ifrån det.

Kraftvärmerna är ett lokalt problem som regeringen har skapat nu och därför aktuellt i debatten.

Anf. 95 BIRGER LAHTI (V) replik:

Fru talman! Det skulle man också kunna lösa. Om man betalar ett pris kommer de nämligen att köra på fast de betalar sina utsläpp.

En annan fråga: I södra Sverige skulle vi ha färdiga investeringspengar för havsbaserad vindkraft, men försvaret säger nej. Vad är Moderaternas syn på att försvaret har fått en så stor påverkan på den svenska elförsörjningsproblematiken? Halva Sverige är i stället ett övningsfält för Nato.

Anf. 96 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Vi anser ju att man inte bara ska öva med Nato utan även bli medlem i organisationen. Det är viktigt att vi säkrar samhällets behov gällande försvar och säkerhet. Men jag är alldeles övertygad om att detta naturligtvis måste kunna och kan kombineras med sådana saker som energiproduktion, både till havs och på land.

Det jag också tycker är viktigt, fru talman, är att vi går från ord till handling och tar itu med en del av de problem som finns kring till exempel kraftvärmerna. Det är detta som har aktualiserats på sistone.

Anf. 97 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Det har blivit mer och mer tydligt att Moderaterna är villiga att med skattemedel understödja kärnkraften. Men jag måste ändå säga att jag blev överraskad och nästan illa till mods när jag förstod att Moderaterna med skattemedel vill gå in och stötta den kvarvarande fossileldningen i Sverige. Man vill alltså stötta kolkraft. Varför vill Moderaterna göra detta?

Anf. 98 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Det Moderaterna och jag vill är att sjukhus ska kunna kopplas in på elnätet. Vi vill att man ska kunna bygga nya hyresbostäder och koppla in nya industrier. När det nu blir en väldigt ansträngd situation och diskussion tycker jag att det ansvarstagande och hedervärda vi kan göra är att försöka ta tag i detta och analysera vilka politiska reformer man ska genomföra.

Det är därför vi landar i att vi tycker att det regeringens gör på kraftvärmeområdet är olämpligt. Det minskar den lokala produktionen och gör att fler riskerar att få ett besked likt det Pågen i Malmö fick.

Anf. 99 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Regeringens gröna skatteväxling har hittills varit en fullkomlig succé. Fossileldning – kolkraft – läggs nu ned i Sverige och ersätts med bioeldad kraft. Detta är en otrolig succé. Värtaverket är ett bra exempel på detta. Man lägger ned det som är koleldat och sparar i stället en av pannorna som reservkraft med bioeldning. Det är detta Moderaterna nu vill driva emot. Man vill fortsätta skattesubventionera koleldning i Sverige. Jag tycker att det är obegripligt.

Anf. 100 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Denna framgång innebär alltså att koldioxidutsläppen i Sverige har ökat när Miljöpartiet har styrt de senaste åren. Göteborg Energi har gjort en analys som visar att det Lorentz Tovatt nu talar om skulle leda till ökade växthusgasutsläpp i Göteborgsfallet och när det gäller Rya kraftvärmeverk. Så det finns nog lite olika uppfattningar om effekterna av detta.

Men för oss är detta ingen dogmatik. Det handlar om att vi vill se tillväxt, utveckling och inkoppling av elbussar, sjukhus och nya fastigheter. Då måste vi titta på vad som behöver göras när det gäller elnät och andra områden.

Anf. 101 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! Det är dags att göra lite reflektioner kring vad som har sagts här i kammaren i dag. Jag tycker att det har varit en ganska bra debatt. Man har visat var man står från både det ena och det andra hållet. Centerpartiet har återigen visat att man har hamnat mycket rätt när man har hoppat över till det socialistiska blocket – eller numera det liberalsocialistiska blocket.

Det har upprepats här att vi har så gott om energi i Sverige. Vi exporterar 51 veckor av 52. Jag har inte

tittat det senaste året, men det stämmer alldeles säkert. Anledningen till detta är att politisk klåfingrighet har tryckt in en massa ny kapacitet i nätet, som marknaden egentligen aldrig har efterfrågat.

Det rör sig om väderberoende energislag som vind- och solkraft, som inte löser de utmaningar vi har när det gäller vår energisituation. Nu ska man alltså stänga av Ringhals 1 och 2, säger man. Har vi överskott då? Klarar vi då 51 veckor av 52? Det solklara svaret är nej. Vi har en mycket ansträngd situation framför oss.

Därför tycker jag att det är beklagligt att man från regeringens sida låter sig ledas av populism – av barn, i det här fallet, som Ygeman visade prov på i veckan. Jag vill bara avsluta med att säga att man, när man skickar ett barn framför sig i debatten, inte gör det för att väcka debatt utan för att döda debatten. Man gör det för att vi andra, som inte tycker som det här barnet, ska tystas. Det är hela syftet med detta, och jag tycker att det är anskrämligt dåligt.

Anf. 102 BIRGER LAHTI (V) replik:

Fru talman och Josef Fransson! Du sa i ditt anförande att politisk klåfingrighet har gjort att vi kan exportera. Skulle det vara politisk klåfingrighet om man gick in med subventionerade pengar för att hålla Ringhals 1 och 2 vid liv?

Anf. 103 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Fru talman! Man kan vända och vrida på detta. Vi har alltid nya termer och det nya språkbruket som hela tiden ska användas. Den ene påstår att ett visst energislag har vissa miljökostnader och tar sig rätten att definiera vilka dessa kostnader är och säger att det är mycket dyrare än ett annat energislag.

Ett skäl till att kärnkraften blir så dyr är att man ställer en massa ytterligare krav på kärnkraften som kanske är rimliga. Hur som helst finns det ett uttalat mål... Oj, tog talartiden slut så fort!

Anf. 104 BIRGER LAHTI (V) replik:

Fru talman! Tack för försöket till svar från Josef Fransson! Det du kanske skulle ha kommit till är att man faktiskt tog bort en kostnad för kärnkraften på omkring 5 miljarder genom skatten på termisk effekt. Kärnkraften har fått möjlighet att överleva, tycker jag. Men ändå driver ni på för att politiken ska se till att man fortsätter med Ringhals 1. Det är politisk klåfingrighet. Kan inte Josef Fransson hålla med om det?

Anf. 105 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Fru talman! Den politiska klåfingrigheten består i att man har tryckt in en massa effekt i systemet i form av vindkraft med mera som aldrig har efterfrågats, vilket skapar obalans på nätet och en himla massa problem i ett system som faktiskt funkade. Detta har man gjort samtidigt som man i energiöverenskommelser och annat uttryckligen säger att kärnkraften inte har en framtid utan ska avvecklas. Då är det väl inte så konsigt att marknaden inte vill investera? Man känner inte framtidstro. Det är beklagligt, kan jag bara säga.

Anf. 106 RICKARD NORDIN (C):

Fru talman! Att måla upp en problembild är lätt. Att lägga fram förslag är uppenbarligen svårare.

Jag väntar på fortfarande på svar från de andra partierna: Vad vill ni göra? Finns det några andra förslag än att subventionera kolkraft eller höja elnätsavgifterna? Jag har faktiskt inte hört ett enda förslag. Det jag möjligtvis har hört är att när argumenten tryter tar man till kärnkraftsfrågan igen, men det löser inte problemet.

Centerpartiet fokuserar på lösningarna. Vi vill bygga en tredje Gotlandskabel. Det är bara att köra. Vi vill ha ett grönt spår i miljöprocesserna och tillståndprocesserna, så att de miljöbra sakerna helt enkelt får förtur och går smidigare att bygga.

Vi vill möjliggöra användarflexibilitet, som gör att vi tar bort timmarna med allra högst belastning genom att styra saker lite smartare. Detta är enkelt. Det är enkel teknik som redan finns och används, exempelvis i Uppsala. Då måste vi också se till att den affärsmodellen fungerar. Då kan vi inte ha en platt elskatt som gör att det blir dyrt även när elen är billig och att det inte blir tillräckligt dyrt när elen borde vara mycket dyrare.

Vi vill också ge möjlighet för nätbolag att upphandla kraft lokalt över en längre tid. Det finns kraftverk som kan köras på förnybart, men det är inte lönsamt att göra det direkt mot elpriset alla gånger. Men om man då kan få betalt från nätbolaget för den nätnytta och samhällsnytta man gör finns det möjligheter.

Vi vill också säkra grön-gas-principen. Det är helt orimligt att kraftverk stängs ned för att massbalansprincipen, alltså att man garanterar lika mycket tillförd biogas som man själv använder, inte accepteras av Svenska kraftnät. Detta har man fått nekade bud på.

Det finns lösningar. Frågan är om den politiska viljan från andra partier finns att göra något, eller om de hellre håller uppe konfliktnivåer och målar problembilder för att det är enklare. Upp till bevis!

Anf. 107 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Sverige har ju utmaningar och problem med elkapacitet de kommande åren. Det är oklart om effekten i alla lägen räcker till bagerier, elbussar, sjukhus och allt vad det kan vara.

Centern är ju ett stödparti åt regeringen och är delansvarigt för den kostnadsmäll som nu drabbar kraft- och fjärrvärme. Experter ifrågasätter mycket av den politiken. Jag vill fråga Rickard Nordin: Är Centerpartiet, nu när man börjar se effekten av detta, berett att ompröva skatteförslagen vad gäller kraftvärme?

Anf. 108 RICKARD NORDIN (C) replik:

Fru talman! För Centerpartiet är det självklart att de fossila kraftslagen ska bära sina kostnader. Då kan man inte subventionera dem. Det är faktiskt en grundläggande princip, inte minst i den gröna skatteväxlingen som Lars Hjälmered och Moderaterna också brukar omhulda.

För vår del ska vi självklart titta på åtgärder, men då är det framför allt sådant som underlättar just de saker som jag nämnde. Det kan göras på kort sikt, och då kan man hantera problemet. Det är inte att fortsätta subventionera kolkraft som är lösningen framöver.

Anf. 109 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Det är många företag som nu uttrycker en oro. Pågen har vi använt som exempel flera gånger här, men det är bara ett av många.

Centerpartiet brukar ju tala om företagsamhet. Det är många företag som nu vittnar om utmaningar och problem de kommande åren, givet elkapacitetsproblem och utmaningar. Centerpartiet bidrar som stödparti ändå till att man förvärrar situationen och stänger lokal kraftvärmeproduktion. Då undrar jag: Vad är Rickard Nordins svar till Pågen och andra företag som känner en oro för att de inte kan expandera och anställa?

Anf. 110 RICKARD NORDIN (C) replik:

Fru talman! Om vi ska prata företag kan vi nämna Ngenic i Uppsala, som redan i dag styr värmepumpar och gör att man tar bort effekten från topplasttimmen, vilket gör att man kan få in mer produktion. De skulle kunna expandera. Här finns en affärsmöjlighet om vi politiskt – och det är väl detta som är budskapet till de andra – tar vårt ansvar och löser problemet.

Detta går att lösa om vi ser till att affärsmodellerna finns och tar bort de regelhinder som finns. Det är vägen framåt, inte att subventionera kolkraft.

Anf. 111 BIRGER LAHTI (V):

Fru talman! Tack för en bra debatt! Precis som några varit inne på framgår skillnader när det gäller var man tycker sig se problemet.

För Vänsterpartiet står det helt klart att skadliga subventioner till fossilt inte är något vi kan hålla på med i längden. Det är bara synd att de som äger detta inte i tid har insett att detta kommer att ske. Man kanske hade kunnat ge signaler om detta tidigare.

Sedan kommer jag till detta med nät och ansvaret, alltså vilka som skulle ha byggt ut näten. Det som har hänt i samhället efter att nätägarna har fått monopol är att konsumenterna har fått betala ett skyhögt pris för en monopolsituation där ägarna till näten har kunnat plocka ut tvåsiffriga vinstutdelningar på årsbasis. De har höjt priserna och sagt att det är reinvesteringar. Det har man också kommit igång med; jag ser på hemmaplan hur man hela tiden bygger ut och förnyar elnäten, men ändå har man hela tiden haft samma vinstutdelning till ägarna. Det är också fakta.

Från Vänsterpartiets sida tycker vi att samhället borde se att sådana samhällsviktiga funktioner borde vara samhällsägda. Då talar jag om regionala nät. Nu hoppas jag att det kommer en reglering som blir någorlunda bra och gör att man inte kan pumpa ut hur mycket vinster som helst.

Detta är en samhällsfunktion som behövs för alla, oavsett om det är tung industri eller små villaägare. Ändå har man ett system där man har plockat ut hur

mycket vinster som helst. Jag hoppas att den delen löser sig så småningom. Jag hoppas givetvis att det ska vara samhällsägt, men det är kanske långt dit.

Anf. 112 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Vi är fem partier som för tre år sedan tog i hand på en energiöverenskommelse där bland annat kraftvärmens konkurrenskraft värnas. Det var intentionerna i den överenskommelsen. Nu går regeringens politik, som stötts av januaripartierna, åt helt motsatt håll.

Vi kristdemokrater anser att energiöverenskommelsen nu måste fyllas på med frågor som är både akuta och aktuella. Här har vi tillsammans med Moderaterna gjort inspel. Det har gått en månad, och dessa frågor är fortfarande hängande i luften eftersom vi inte har fått någon återkoppling. En av dessa nio punkter vi föreslagit, förutom den jag tidigare nämnt gällande kraftvärmens roll, är att det behövs en effektutredning för att elmarknadens utformning ska bidra till ett stabilt elsystem men också för att säkerställa en tillräcklig utbyggnad av elnätet.

Regeringen presenterar dock förslag som förvärrar situationen avsevärt i stället för att lösa situationen: en avfallsförbränningskatt på kraftvärme utan miljöstyrande effekt och en chockhöjning av koldioxid- och energiskatten för kraftvärme som redan i dag ingår i EU:s utsläppshandelssystem, med konsekvensen att Malmö, Stockholm och Göteborg tappar en del av sin lokala elproduktion – detta i syfte att minska klimatutsläppen.

I stället för att driva fram en forcerad nedläggning av dessa få viktiga kraftverk hade regeringen kunnat vänta på att ersättningsanläggningar med förnybart bränsle hade kommit på plats, eftersom samtliga bolag har fattat sådana beslut.

Fru talman! Problemet med den kapacitetsbrist vi ser är att transmissionen mellan norr och söder är oerhört problematisk och att det blir akut om Ringhals 1 och 2 läggs ned. Om man dessutom lägger ned kraftvärmens kapacitetsbristen en riktig utmaning, framför allt i våra storstäder.

Anf. 113 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag tänkte fråga Camilla Brodin om elnäten. Vi har från regeringens sida vidtagit en åtgärd för att öka investeringarna i elnäten och sänka kostnaderna för elkonsumenterna. Ulf Kristersson, moderatledaren, var ute i förrgår och sa att det här måste dras tillbaka. Då skulle elnätskonsumenterna få en större höjning, och vi skulle få en lägre takt i utbyggnaden av elnäten. Står Kristdemokraterna bakom Moderaterna i denna fråga?

Anf. 114 CAMILLA BRODIN (KD) replik:

Fru talman! Statsrådet frågar om vi kristdemokrater står bakom Moderaterna. Vi måste se över elnätsregleringen för att långsiktigt säkra balansen mellan

rimliga avgifter för kunderna och incitament för investeringar i underhåll, utbyggnad, innovationer och smarta lösningar. Här måste vi se helhetsproblematiken. Vi har inte diskuterat om vi i dagsläget står bakom Moderaterna i den frågan.

Anf. 115 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Camilla Brodin! Detta är ett förslag som regeringen lade fram för ett bra tag sedan och som nu ska bli verklighet. Därför är det intressant att veta om Kristdemokraterna står bakom det förslaget, som sänker kostnaderna för elkonsumenterna runt om i Sverige. Det kan innebära ett par tusen kronor i månaden för en vanlig villaägare. Eller vill ni, som Ulf Kristersson, riva upp det här förslaget? Det är naturligtvis ett intressant besked för villaägarna runt om i Sverige.

Anf. 116 CAMILLA BRODIN (KD) replik:

Fru talman! Vi vill se över detta så att vi får en hållbar balans mellan kunder och företag. Framför allt handlar det om att vi i Sverige kan trygga den leveranssäkerhet som Sveriges riksdag har tagit beslut om. Här har vi ett gemensamt ansvar att faktiskt titta på helheten och inte stå och svamla för mycket.

Anf. 117 ARMAN TEIMOURI (L):

Fru talman! Energifrågan och klimatfrågan – det måste tilläggas – är två stora utmaningar. Jag vill återigen säga: Vi står inte bakom energiöverenskommelsen, men vi har välkomnat en energiöverenskommelse 2.0 om ambitionsnivån är att stärka svensk konkurrenskraft och ta itu med klimatutmaningen på riktigt.

En version 2.0 kommer att kräva att man tar ett helhetsgrepp och inte tänker i stuprör. När det exempelvis gäller transportsektorn måste vi ha ett mycket bredare perspektiv om vi ska klara av att elektrifiera samhället. För att Sverige ska bli ett fossilfritt välfärdsland med minskade klimatutsläpp och för att vi ska kunna nå målet krävs det mer elektrifiering. Och ska vi utvecklas som industrination genom exempelvis transportsektorn måste vi också ha ett elnät som det går att lita på. Vi måste även kunna skapa tillväxt genom att låta företag ha möjlighet att expandera och vara säkra på att det finns en leveranssäkerhet.

Fru talman! Energifrågan och klimatfrågan är förmodligen två av vår tids största utmaningar. Jag hoppas återigen att vi får en god dialog efter den här debatten mellan kammarens alla partier. Vi har en svår uppgift att lösa, men jag tror att vi kan lösa detta tillsammans.

Anf. 118 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Du vill ha en helhetssyn i fråga om elnäten, Arman Teimouri. Vi har pratat väldigt mycket om stamnätet här, där vi tiodubblar investeringarna. Samtidigt ser vi hur exempelvis Eon, som är elnätsägare i Malmö, har ökat elnätspriserna med 27,4 procent



utan att det har lett till någon ökning av elnätsutbyggnaden. Därför undrar jag om du står bakom Ulf Kristersson, som vill riva upp det här förslaget och i stället lägga kostnaderna på elnätskonsumenterna.

Anf. 119 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag påminner om att ledamöterna inte ska dua varandra utan tala via talmannen.

Anf. 120 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Statsrådet! Den svenska elmarknaden är ju lagreglerad på ett sätt som också styr prisutvecklingen under en längre period, men det ger en ryckighet och gör det svårt att planera. Det kommer att krävas investeringar. Det måste också finnas en långsiktig plan för elnätsbolagen. Men det ger ju inte en i princip monopolstyrd marknad friheten att inte ta ansvar.

Anf. 121 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Ska jag tolka Arman Teimouri som att Liberalerna inte står bakom Ulf Kristerssons förslag om att göra det möjligt för elnätsföretagen att kraftigt höja sitt uttag från konsumenterna utan att ställa krav på ytterligare elnätsutbyggnad?

Anf. 122 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Statsrådet! Det enkla svaret på den frågan är att elnätsbolagen måste göra de investeringar som krävs. Men det är en långsiktig politik som måste ligga till grund för detta.

Anf. 123 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Låt mig bara kort konstatera att det statsrådet sa i föregående inlägg inte är helt med sanningen överensstämmande.

Men nu ska jag gå över till frågan. Bageriet Pågen i Malmö vill expandera men kan inte expandera. Så här uttryckte sig Pågens vd när han fick besked om att man inte kommer att kunna expandera om några år: Strömbrist är något man har hört talas om i u-länder.

L är ett stödparti åt regeringen och delansvarig för skattepaketen. Är Liberalerna beredda att backa när man nu ser konsekvenserna för Pågen och andra företag?

Anf. 124 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Tack för frågan! Låt mig vara tydlig. Klimat- och miljöfrågorna måste vara i fokus. Där har alla partier ett stort ansvar. Det kommer vi aldrig ifrån. Men jag kan säga så här: Om vi ser att dessa förändringar skadar tillväxten, tryggheten och den långsiktiga omställningen av energisystemet är vi beredda att föra nya diskussioner med Socialdemokraterna, Centerpartiet och Miljöpartiet, som alla är en del av januariavtalet. Men fossilt är inte framtiden.

Anf. 125 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Vi är helt överens om att det handlar om fossilfrihet och om att man ska ta detta stegvis och

över tid och balansera det, så att det finns konkurrenskraft och möjligheter. Jag hoppas ändå att Liberalerna tar intryck av den rätt allvarliga situation som råder och att vi kan ha en fortsatt dialog även i andra energipolitiska frågor framöver för att ta ansvar för landet.

Anf. 126 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Jag hörde ingen fråga. Jag kan väl bara instämma i att vi måste tänka på tillväxt, trygghet och den långsiktiga omställningen av energisystemet.

Anf. 127 BIRGER LAHTI (V) replik:

Fru talman! Ledamoten Teimouri! Du sa att vi måste säkerställa en konkurrenskraftig elförsörjning. Blir det en konkurrenskraftig elförsörjning om vi ger signaler om att man måste investera i kärnkraft, när vi vet att kärnkraftselen i ny kärnkraft kostar tre gånger så mycket som landbaserad vindkraft?

Anf. 128 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Ledamoten Lahti! Den diskussionen har vi haft många gånger här. Jag står fast vid att det är marknaden som måste bestämma vad man är beredd att investera i. Det är väl det enkla och korta svaret på din fråga.

Anf. 129 BIRGER LAHTI (V) replik:

Fru talman! Tack, Teimouri, för svaret! Det gläder mig, eftersom jag på något sätt har fått för mig att ni i diskussionen om kärnkraft är för någon form av liberal planekonomi. Vi vet ju att det inte löser sig. Branschen säger att det är olönsamt att investera i detta.

Anf. 130 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Ledamoten Lahti! Man måste komma ihåg att det finns klimatutmaningar. Vi vet att kärnkraften lyfts fram som en viktig faktor för att lösa dem. Det är förbättrade ekonomiska förutsättningar för att driva vidare kärnkraften. Det finns också larmrapporter om effektbrist. Detta måste vi ta i beaktande när vi pratar om kärnkraftsfrågan.

Anf. 131 LORENTZ TOVATT (MP):

Fru talman! Statistiken från förra året oroar. Av alla sektorer var det el- och fjärrvärme som ökade sina utsläpp mest och som alltså var sämst i klassen. Deras utsläpp ökade med 10 procent. Detta är allvarligt i en situation med skenande klimatkris, som vi är inne i just nu.

Om jag snabbt får tillbaka tillbaka lite till det stora perspektivet kan vi konstatera att under åtta år med alliansregeringen avstannade den gröna skatteväxlingen. OECD och EU har påpekat att skatten slutade att växa under de åren. Under den förra mandatperioden återtog vi detta. Vi höjde skatterna med tiotals miljarder och gjorde växlingar mot sänkningar av andra skatter. Och nu höjer vi genom januariavtalet ambitionsnivån ytterligare.

Den gröna skatteväxlingen har hittills varit en dundersuccé. I Stockholm ser vi nu att koleldade värmekraftverk lägger ned, och i utbyte bevaras en av pannorna i reservkraftsyfte för att kunna elda med biobränsle. Vi ser en generell trend att fossil kraftproduktion läggs ned. Det är precis detta vi vill åt.

Givet den extrema klimatsituation som vi är inne i och som bara kommer att bli värre är det otroligt anmärkningsvärt att vissa av högerpartierna nu går ut och fajtas med näbbar och klor för att kolkraften ska fortsätta att subventioneras. Det handlar alltså om att vi fasar ut en fossil subvention, men den kämpar man nu med näbbar och klor för att bevara.

Detta är anmärkningsvärt och går inte att försvara, utan förnybart är naturligtvis framtiden.

Anf. 132 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! I dag finns det *en* elbuss i Göteborg och *en* i Stockholm, men det finns planer på att utöka dem till hundratals. Samtidigt har vi problem med kapacitetsbrist i bland annat Stockholm och Göteborg. Det är oklart om effekten räcker till nya elbussar, som skulle ge en stor miljö- och klimatvinst. Läget förvärras just nu av det som Miljöpartiet gör. Det gäller delvis elnäten men i synnerhet den lokala elproduktionen.

Fru talman! Jag undrar: Är Miljöpartiet berett att ompröva sina energibeslut så att de inte stoppar en önskad elbussutveckling?

Anf. 133 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack, Lars Hjälmered, för frågan!

I mitt första anförande stod jag och rabblade upp en rad saker som jag tror behövs för att möta utmaningen med nätens kapacitet. Det handlar om flexibilitet, det handlar om fler investeringar i näten generellt och det handlar om att vi, när vi väl bygger ut elektrifiering för till exempel transporter, ska göra det på ett smart sätt så att de kan användas för lagring i systemet.

Inget av detta verkar Moderaterna vara intresserade av, utan de fokuserar i stället på att subventionera fossilkraft.

Anf. 134 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Göteborg Energi har analyserat Lorentz Tovatts och regeringens kraftvärmeförslag, och de konstaterar att det i Göteborg kommer att leda till att utsläppen av växthusgaser ökar med 42 000 ton. Andra kan bedöma rimligheten i detta. Jag tycker att det är rimligt att vi går mot fossilfrihet men också att vi har elnät och produktion så att vi kan koppla in elbussar, sjukhus, nya fastigheter och annat.

Med Miljöpartiets politik riskeras en önskad elbussutveckling, och då undrar jag: Är man beredd att tänka nytt om konsekvenserna blir så negativa?

Anf. 135 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! De där uträkningarna är faktiskt hittepå. Det som händer är det som jag nämnde i mitt anförande. Att få detta till att nedläggning av kolkraft skulle öka utsläppen är ett barockt sätt att se det på.

Som jag pratade om är vi nettoexportörer av el i dag under så gott som hela året, och då är det magstarkt att tro att fossilkraft som läggs ned skulle ersättas med något som produceras långt nere på kontinenten. Denna matematik är ett jättemärkligt sätt att räkna på.

Anf. 136 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Fru talman! I dagsläget är 98 procent av vår elproduktion fri från fossila drivmedel. Detta system och dess funktion att leverera ström, som ju är själva syftet med energisystemet, bryts nu långsamt ned.

Jag skulle vilja säga att S-MP:s energipolitik är som att festa på sms-lån. Man kan visa sig fin och god och bjuda hela bordet på champagne, men till slut kommer obönhörligen kraschen.

Min fråga är: Är det inte dags att börja lyssna på remissinstanserna?

Anf. 137 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Något annat som också är att festa på sms-lån är att för varje dag som går knapra mer på framtida generationers levnadsvillkor. Detta är konsekvensen av SD:s klimatförnekeri. Gång på gång rider man ut i strid för fossila subventioner och underblåser på olika sätt det fossila beroende som Sverige är inne i. Detta om något är att festa på sms-lån.

Anf. 138 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag kan återknyta till vad personer sagt här tidigare och vad som också tydligt framgår hos våra kanske tyngsta remissorgan, nämligen energibolagen i Sverige. Vi riskerar att få den precis motsatta konsekvensen att vi måste importera desto mer och dessutom göra en massa investeringar. Om man stänger ned dessa verk så snabbt som regeringen nu vill forcera fram kommer vi obönhörligen att krascha.

Anf. 139 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack för frågorna, Josef Fransson!

När man ska lyssna på remissinstanser måste man göra det utan att vara naiv. Energiföretagen representerar kraftvärmens i Sverige, och är ju de som påverkas av utfasningen av subventioner. Det är klart att de kommer att argumentera för att det inte är bra, men om man tittar på resultaten av det ser man att det är bra. Fossil kraftproduktion läggs ned och ersätts med biobaserad produktion. Det är precis detta vi vill åt.

Anf. 140 RICKARD NORDIN (C) replik:

Fru talman! Det som Lorentz Tovatt glömde att nämna i sitt anförande var att under Alliansen sjönk utsläppen. Under den rödgröna regeringen har utsläppen ökat. Jag hörde många fina saker om potentiella lösningar, men det var klent med konkreta förslag om hur man kommer dit. Låt mig därför hjälpa till lite.

När det gäller att korta tillståndprocesserna behöver vi justera relevant lagstiftning, som miljöbalken och artskyddsförordningen, så att klimat får högre genomslag. Är Miljöpartiet berett att genomföra den typen av förändringar?

Anf. 141 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack för frågan, Rickard Nordin! Svaret är ja.

I januariavtalet, som våra båda partier har skrivit under, finns formuleringar om att klimatlagen ska genomgå all relevant lagstiftning. Detta tar jag till intäkt för att det är rimligt att en ny process eller investering som ska till och som är bra för klimatet ska få företräde.

Sedan har vi nätkoncessionsutredningen, som kommer nu. Jag vill titta närmare på den och se vad vi kan göra framöver.

Anf. 142 RICKARD NORDIN (C) replik:

Fru talman! Det var glädjande nya besked från Miljöpartiet att man är beredd att se över den typ av lagstiftning som man hårdnackat har varit emot annars. Man har försökt skydda till exempel örnar när vi har velat bygga ut vindkraftverk och annat. I så fall hade det varit bättre att till exempel stängsla in hela Sveriges järnväg, om man nu verkligen vill skydda den typen av fåglar.

Jag välkomnar att Miljöpartiet är berett att dra denna lans inte bara i riksdagens kammare där det låter fint utan också i förhandlingarna versus regeringen.

Anf. 143 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack, Rickard Nordin!

Vad gäller örnar är det en knivig fråga, inte minst för att den är kopplad till EU:s art- och habitatdirektiv. I grund och botten tycker jag att det är rimligt att se till hela populationen snarare än att titta på individer. Där håller vi med varandra, tror jag.

När det gäller det andra som Rickard Nordin pratade om har vi som sagt formuleringen att all relevant lagstiftning ska ses över. Jag är jättespänd inför att påbörja det arbetet.

Anf. 144 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Tack, Lorentz Tovatt!

Sverige växer och ska växa. Vi har stora överskott på el. Utmaningen är att se till att dessa överskott också kommer den växande industrin och den gröna omställningen till gagn. Vi måste därför se till att nätet byggs snabbare. Vi ska halvera utbyggnadstiden för viktiga elnät. Vi har tiodubblat investeringarna i elnäten.

Vi tänker dock inte ge elnätsmonopolen fribrev på elkonsumenternas bekostnad.

Vi tänker fortsätta kräva starka drivkrafter för att elnätet ska byggas ut. Vi ska inte tillåta att elnätsmonopolen straffbeskattar Sveriges villaägare och energikonsumenterna.

Jag välkomnar att det i huvudsak har varit en positiv ton i denna debatt, och jag ser fram emot ett fortsatt samarbete.

(Applåder)

Den aktuella debatten var härmed avslutad.

## § 12 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Motioner

med anledning av skr. 2018/19:122 Det kyrkliga kulturarvet

2018/19:3116 av Per Lodenius m.fl. (C)

2018/19:3117 av Lotta Finstorp m.fl. (M)

2018/19:3118 av Roland Utbult m.fl. (KD)

2018/19:3120 av Aron Emilsson m.fl. (SD)

med anledning av skr. 2018/19:135 Riksrevisionens rapport om regionala exportcentrum

2018/19:3115 av Lars Hjalmered m.fl. (M)

2018/19:3121 av Tobias Andersson m.fl. (SD)

## § 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 13 juni

### 2018/19:757 Antisemitismen

av Louise Meijer (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

### 2018/19:758 Grov kvinnofridskränkning

av Louise Meijer (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

### 2018/19:759 Tullverkets ANPR-kameror

av Anders Hansson (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

### 2018/19:760 Åtgärder mot stöldligor

av Anders Hansson (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

### 2018/19:761 Skärpta straff för våldtäkter

av Louise Meijer (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

### 2018/19:762 Mediestödet

av Laila Naraghi (S)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

### 2018/19:763 Nedläggningen av apoteket i Särna

av Patrik Engström (S)

till socialminister Lena Hallengren (S)

### 2018/19:764 Läns museernas ekonomiska situation

av Laila Naraghi (S)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

### 2018/19:765 Indexuppräknning av bensinskatt

av *Jan Ericson* (M)  
till finansminister Magdalena Andersson (S)  
**2018/19:766 Rätt till vård för barn som är födda genom internationella surrogatarrangemang**  
av *Robert Hannah* (L)  
till socialminister Lena Hallengren (S)  
**2018/19:767 Hbtq-organisationers mötesfrihet**  
av *Robert Hannah* (L)  
till statsrådet Mikael Damberg (S)  
**2018/19:768 Förbud mot omvandlingsterapi**  
av *Robert Hannah* (L)  
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)  
**2018/19:769 Försäkringskassans bedömningar kring personlig assistans**  
av *Arman Teimouri* (L)  
till socialminister Lena Hallengren (S)  
**2018/19:770 Medel från Allmänna arvsfonden som gått till radikala organisationer**  
av *Robert Hannah* (L)  
till socialminister Lena Hallengren (S)

#### § 14 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

*den 13 juni*

**2018/19:721 Fredsprocessen i Colombia**  
av *Anders Österberg* (S)  
till utrikesminister Margot Wallström (S)  
**2018/19:723 Domen mot Amirsalar Davoudi**  
av *Anders Österberg* (S)  
till utrikesminister Margot Wallström (S)  
**2018/19:726 Massakern vid Himmelska fridens torg**  
av *Markus Wiechel* (SD)  
till utrikesminister Margot Wallström (S)

#### § 15 Kammaren åtskildes kl. 14.30.

Sammanträdet leddes  
av tredje vice talmannen från dess början till och med  
§ 8 anf. 23 (delvis),  
av andre vice talmannen därefter till ajourneringen  
kl.12.17 och  
av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

# Innehållsförteckning

<b>§ 1 Meddelande om aktuell debatt om gängkriminalitet .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 2 Anmälan om ersättare .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 3 Anmälan om subsidiaritetsprövning .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 5 Ärende för hänvisning till utskott.....</b>	<b>2</b>
<b>§ 6 Ärenden för bordläggning .....</b>	<b>3</b>
<b>§ 7 Anställningsskyddet förlängs tills arbetstagaren fyllt 69 år .....</b>	<b>3</b>
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 2018/19:AU12 .....	3
Anf. 1 NOOSHI DADGOSTAR (V) .....	3
Anf. 2 JOHANNA HARALDSSON (S).....	4
Anf. 3 JOSEFIN MALMQVIST (M) .....	5
Anf. 4 MAGNUS PERSSON (SD).....	6
Anf. 5 SOFIA DAMM (KD) .....	6
Anf. 6 GULAN AVCI (L) .....	6
Anf. 7 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	7
Anf. 8 NOOSHI DADGOSTAR (V) replik.....	8
Anf. 9 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S) replik.....	9
Anf. 10 NOOSHI DADGOSTAR (V) replik.....	9
Anf. 11 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S) replik.....	9
Anf. 12 ALI ESBATI (V) .....	10
Anf. 13 MARTIN ÅDAHL (C) .....	10
(Beslut skulle fattas den 18 juni.) .....	11
<b>§ 8 Järnvägsfrågor .....</b>	<b>11</b>
Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU17.....	11
Anf. 14 JESSIKA ROSWALL (M) .....	11
Anf. 15 PATRIK JÖNSSON (SD).....	12
Anf. 16 JESSICA THUNANDER (V).....	13
Anf. 17 MAGNUS JACOBSSON (KD).....	15
Anf. 18 HELENA GELLERMAN (L).....	15
Anf. 19 JASENKO OMANOVIC (S).....	16
Anf. 20 JESSIKA ROSWALL (M) replik .....	17
Anf. 21 JASENKO OMANOVIC (S) replik.....	17
Anf. 22 JESSIKA ROSWALL (M) replik .....	17
Anf. 23 JASENKO OMANOVIC (S) replik.....	18
Anf. 24 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	18
Anf. 25 JASENKO OMANOVIC (S) replik.....	18
Anf. 26 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	18
Anf. 27 JASENKO OMANOVIC (S) replik.....	19
Anf. 28 EMMA BERGINGER (MP).....	19
Anf. 29 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	20
Anf. 30 EMMA BERGINGER (MP) replik .....	20
Anf. 31 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	21
Anf. 32 EMMA BERGINGER (MP) replik .....	21
(Beslut skulle fattas den 18 juni.) .....	21
<b>§ 9 Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur .....</b>	<b>21</b>
Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU18.....	21
Anf. 33 JENS HOLM (V).....	21
Anf. 34 JASENKO OMANOVIC (S).....	22
Anf. 35 JENS HOLM (V) replik.....	23
Anf. 36 JASENKO OMANOVIC (S) replik.....	23
Anf. 37 JENS HOLM (V) replik.....	23
Anf. 38 JASENKO OMANOVIC (S) replik.....	23
Anf. 39 PATRIK JÖNSSON (SD).....	24
Anf. 40 JENS HOLM (V) replik.....	24

Anf. 41 PATRIK JÖNSSON (SD) replik .....	25
Anf. 42 JENS HOLM (V) replik.....	25
Anf. 43 PATRIK JÖNSSON (SD) replik .....	25
Anf. 44 EMMA BERGINGER (MP).....	25
Anf. 45 JESSIKA ROSWALL (M) .....	26
Anf. 46 MAGNUS JACOBSSON (KD).....	27
Anf. 47 EMMA BERGINGER (MP) replik .....	27
Anf. 48 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	27
Anf. 49 EMMA BERGINGER (MP) replik .....	27
Anf. 50 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	28
Anf. 51 HELENA GELLERMAN (L).....	28
(Beslut skulle fattas den 18 juni.) .....	28
<b>§ 10 Ett ändrat prishöjningstak för frimärkta brev.....</b>	<b>28</b>
Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU19.....	28
Anf. 52 MAGNUS JACOBSSON (KD).....	28
Anf. 53 DENIS BEGIC (S).....	29
(Beslut skulle fattas den 18 juni.) .....	29
<b>Ajournering .....</b>	<b>29</b>
<b>Återupptaget sammanträde .....</b>	<b>29</b>
<b>§ 11 Aktuell debatt om kapacitetsbrist i elsystemet .....</b>	<b>29</b>
Anf. 54 LARS HJÄLMERED (M) .....	29
Anf. 55 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) .....	30
Anf. 56 LARS HJÄLMERED (M) .....	30
Anf. 57 JOSEF FRANSSON (SD) .....	31
Anf. 58 RICKARD NORDIN (C) .....	31
Anf. 59 BIRGER LAHTI (V) .....	32
Anf. 60 CAMILLA BRODIN (KD) .....	32
Anf. 61 ARMAN TEIMOURI (L).....	33
Anf. 62 LORENTZ TOVATT (MP).....	33
Anf. 63 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) .....	33
Anf. 64 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	34
Anf. 65 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik .....	34
Anf. 66 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	34
Anf. 67 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik .....	34
Anf. 68 JOSEF FRANSSON (SD) replik .....	34
Anf. 69 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik .....	34
Anf. 70 JOSEF FRANSSON (SD) .....	35
Anf. 71 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik .....	35
Anf. 72 RICKARD NORDIN (C) replik .....	35
Anf. 73 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik .....	35
Anf. 74 RICKARD NORDIN (C) replik .....	35
Anf. 75 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) .....	35
Anf. 76 CAMILLA BRODIN (KD) replik .....	35
Anf. 77 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik .....	35
Anf. 78 CAMILLA BRODIN (KD) replik .....	35
Anf. 79 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik .....	35
Anf. 80 ARMAN TEIMOURI (L) replik.....	36
Anf. 81 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik .....	36
Anf. 82 ARMAN TEIMOURI (L) replik.....	36
Anf. 83 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) .....	36
Anf. 84 LARS HJÄLMERED (M) .....	36
Anf. 85 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik .....	36
Anf. 86 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	36
Anf. 87 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik .....	37
Anf. 88 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	37
Anf. 89 RICKARD NORDIN (C) replik .....	37
Anf. 90 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	37
Anf. 91 RICKARD NORDIN (C) replik .....	37
Anf. 92 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	37
Anf. 93 BIRGER LAHTI (V) replik.....	37

Anf. 94	LARS HJÄLMERED (M) replik	37
Anf. 95	BIRGER LAHTI (V) replik	37
Anf. 96	LARS HJÄLMERED (M) replik	37
Anf. 97	LORENTZ TOVATT (MP) replik	38
Anf. 98	LARS HJÄLMERED (M) replik	38
Anf. 99	LORENTZ TOVATT (MP) replik	38
Anf. 100	LARS HJÄLMERED (M) replik	38
Anf. 101	JOSEF FRANSSON (SD)	38
Anf. 102	BIRGER LAHTI (V) replik	38
Anf. 103	JOSEF FRANSSON (SD) replik	38
Anf. 104	BIRGER LAHTI (V) replik	38
Anf. 105	JOSEF FRANSSON (SD) replik	38
Anf. 106	RICKARD NORDIN (C)	39
Anf. 107	LARS HJÄLMERED (M) replik	39
Anf. 108	RICKARD NORDIN (C) replik	39
Anf. 109	LARS HJÄLMERED (M) replik	39
Anf. 110	RICKARD NORDIN (C) replik	39
Anf. 111	BIRGER LAHTI (V)	39
Anf. 112	CAMILLA BRODIN (KD)	40
Anf. 113	Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik	40
Anf. 114	CAMILLA BRODIN (KD) replik	40
Anf. 115	Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik	40
Anf. 116	CAMILLA BRODIN (KD) replik	40
Anf. 117	ARMAN TEIMOURI (L)	40
Anf. 118	Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik	40
Anf. 119	TREDJE VICE TALMANNEN	41
Anf. 120	ARMAN TEIMOURI (L) replik	41
Anf. 121	Statsrådet ANDERS YGEMAN (S) replik	41
Anf. 122	ARMAN TEIMOURI (L) replik	41
Anf. 123	LARS HJÄLMERED (M) replik	41
Anf. 124	ARMAN TEIMOURI (L) replik	41
Anf. 125	LARS HJÄLMERED (M) replik	41
Anf. 126	ARMAN TEIMOURI (L) replik	41
Anf. 127	BIRGER LAHTI (V) replik	41
Anf. 128	ARMAN TEIMOURI (L) replik	41
Anf. 129	BIRGER LAHTI (V) replik	41
Anf. 130	ARMAN TEIMOURI (L) replik	41
Anf. 131	LORENTZ TOVATT (MP)	41
Anf. 132	LARS HJÄLMERED (M) replik	42
Anf. 133	LORENTZ TOVATT (MP) replik	42
Anf. 134	LARS HJÄLMERED (M) replik	42
Anf. 135	LORENTZ TOVATT (MP) replik	42
Anf. 136	JOSEF FRANSSON (SD) replik	42
Anf. 137	LORENTZ TOVATT (MP) replik	42
Anf. 138	JOSEF FRANSSON (SD) replik	42
Anf. 139	LORENTZ TOVATT (MP) replik	42
Anf. 140	RICKARD NORDIN (C) replik	42
Anf. 141	LORENTZ TOVATT (MP) replik	43
Anf. 142	RICKARD NORDIN (C) replik	43
Anf. 143	LORENTZ TOVATT (MP) replik	43
Anf. 144	Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	43
<b>§ 12</b>	<b>Bordläggning</b>	<b>43</b>
<b>§ 13</b>	<b>Anmälan om frågor för skriftliga svar</b>	<b>43</b>
<b>§ 14</b>	<b>Anmälan om skriftliga svar på frågor</b>	<b>44</b>
<b>§ 15</b>	<b>Kammaren åtskildes kl. 14.30.</b>	<b>44</b>