

Riksdagens protokoll

2013/14:130

Tisdagen den 24 juni

Kl. 09.00 – 16.02
17.00 – 20.16



Protokoll
2013/14:130

1 § Justering av protokoll

Protokollet för den 17 juni justerades.

2 § Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Vänsterpartiets riksdagsgrupp på grund av uppkomna vakanser anmält Emma Wallrup som ledamot i skatteutskottet, suppleant i miljö- och jordbruksutskottet samt suppleant i EU-nämnden.

Andre vice talmannen förklarade vald *från och med den 1 juli* till

ledamot i skatteutskottet
Emma Wallrup (V)

suppleant i miljö- och jordbruksutskottet
Emma Wallrup (V)

suppleant i EU-nämnden
Emma Wallrup (V)

3 § Meddelande om skriftliga frågor

Andre vice talmannen meddelade att skriftliga frågor som lämnats in under tiden *fredagen den 27 juni kl. 10.00 till och med fredagen den 19 september* skulle besvaras av statsråd inom fjorton dagar efter det att frågan framställts.

4 § Anmälan om granskningsrapport

Andre vice talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen:
RiR 2014:14 Etableringslotsar – fungerar länken mellan individen och arbetsmarknaden?

5 § Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:
Motioner
2013/14:Ju29 och Ju30 till justitieutskottet
2013/14:T17 och T18 till trafikutskottet
2013/14:Ju31 och Ju32 till justitieutskottet

6 § Ärenden för förnyad bordläggning

Följande dokument bordlades för andra gången:
Finansutskottets betänkanden 2013/14:FiU12, FiU28, FiU32, FiU33 och FiU19
Skatteutskottets betänkande 2013/14:SkU32
Justitieutskottets betänkanden 2013/14:JuU32, JuU33, JuU36 och JuU40

7 § Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om en unionsrättslig ram för tullrättsliga överträdelser och sanktioner

Skatteutskottets utlåtande 2013/14:SkU35
Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om en unionsrättslig ram för tullrättsliga överträdelser och sanktioner (KOM(2013) 884) föredrogs.

Kammaren biföll utskottets förslag att ärendet fick avgöras efter endast *en* bordläggning.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 19 §.)

8 § Partnerskapsöverenskommelsen

Näringsutskottets betänkande 2013/14:NU27
Partnerskapsöverenskommelsen (skr. 2013/14:218) föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 19 §.)

9 § Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Näringsutskottets betänkande 2013/14:NU30
Uppskov med behandlingen av vissa ärenden föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 19 §.)

Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU19
Järnvägspolitiska frågor (skr. 2013/14:201) och
Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU20
Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 m.m. (skr.
2012/13:131 och skr. 2013/14:233)
föredrogs.

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

Anf. 1 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Nu i mandatperiodens sista stora infrastrukturdebatt är det kanske dags att summera åtta år med moderatledd regering och åtta år med moderatledd infrastrukturpolitik.

Under de här åtta åren med moderatledd regering har vi haft tågkaos. Vi har haft åtta år av bristande underhåll av våra järnvägar, med trafikstörningar som följd. Vi har haft åtta år med växande olaglig inrikestrafik på våra vägar. Efter åtta år är arbetslösheten nu högre än när regeringen tillträdde. Vi har haft åtta år med utflaggning av svensk sjöfartsnäring.

Herr talman! Vi kan börja med att titta på järnvägen. När man förr i tiden sade att något går som tåget menade man att någonting går snabbt och säkert. Om någon nu, efter åtta år med moderatledd regering, säger att något går som tåget menar man snarare att det inte går alls.

Förtroendet för järnvägen faller. Den senaste statistiken från Trafikverket visar att punktligheten har fallit med 4 procent bara den senaste månaden. Urspårningar, nedrivna kontaktledningar och inställda tåg har blivit vardagsmat för hårt provade resenärer. Men stillastående tåg är ingen naturlag – denna utveckling går att bryta.

Sverige har Europas mest uppsplittrade järnvägsunderhåll med över 4 500 underhållskontrakt. Sverige är sannolikt det enda europeiska landet där ploglyft kan skrivas in i den akademiska ordlistan. Det är när en underhållsentreprenör som har ansvar för det ena området åker med sin plog nedsänkt, kommer fram till områdets gräns, lyfter upp plogen när han åker över konkurrentens område och sedan sänker den igen när han kommer tillbaka till sitt eget.

Ingen annanstans saknar banhållaren möjlighet att inspektera den egna banans status. Ingen annanstans är det den privata entreprenören som själv kontrollerar kvaliteten på det utförda arbetet. Situationen har kritiserats av såväl regeringens egna utredare som Riksrevisionen. De går så långt som till att varna för att ett privat kunskapsmonopol håller på att byggas upp inom järnvägsunderhållet.

Vi socialdemokrater vill bryta denna utveckling. Vi vill skapa en samlad underhållsorganisation med möjlighet att utföra såväl inspektion som kvalitetskontroll och eget underhållsarbete. Men det räcker inte med organisationsförbättringar. Det krävs också mer resurser.

Herr talman! Under åtta år med moderatledd regering har riksdagen antagit åtta vårbudgetar och åtta höstbudgetar. Inte i en enda av dessa har den moderatledda regeringen föreslagit en enda krona mer till underhåll än Socialdemokraterna. Under åtta år, åtta höstbudgetar och åtta vårbudgetar har det inte blivit en enda krona mer i en enda av dessa omröstningar.

Men hur såg det ut när Socialdemokraterna styrde? Borde vi ha gjort mer? Ja, så här i efterhand är det bara att erkänna att vi borde ha gjort mer. Men betänk att under de senaste åtta år som Socialdemokraterna styrde behandlade riksdagen åtta vårbudgetar och åtta höstbudgetar. Inte i en enda av de vårbudgetarna föreslog Moderaterna en enda krona mer till järnvägsunderhåll. Inte i en enda av de höstbudgetarna föreslog Moderaterna en enda krona mer till underhåll än Socialdemokraterna – inte en enda krona.

Herr talman! För att sammanfatta har Moderaterna under åtta år i opposition inte föreslagit en krona mer än Socialdemokraterna till underhåll. Under åtta år i regeringsställning har de inte föreslagit en krona mer än Socialdemokraterna till underhåll.

Oavsett om man är i majoritet eller i opposition och oavsett om det är höst- eller vårbudget är mönstret detsamma. Vi har haft 32 voteringar här i kammaren om vår- och höstbudgetar till järnvägsunderhåll. Moderaterna har suttit åtta år i opposition och åtta år i majoritet. Det finns en enda sak som förenar dessa 32 voteringar om järnvägsunderhåll: Inte i en enda budgetvotering har Moderaterna haft en enda krona mer till järnvägsunderhåll. Det är Moderaternas facit för järnvägsunderhållet.

Herr talman! Mot denna bakgrund är det inte så konstigt att den infrastrukturplan som presenteras här i kammaren är en koloss på lerfötter. Underhållsbudgeten är precis likadan nu som när vi behandlade regeringens infrastrukturproposition. Samma pengar som skulle ge en fungerande järnvägstrafik när regeringen lade fram sin infrastrukturproposition ska göra det även i dag.

Det låter kanske inte så konstigt, men betänk då vad vi fått veta sedan dess! Bara hälften av kontaktledningarna räknades med när regeringen gjorde sin infrastrukturproposition. Grova felräkningar har gjorts om spårväxlar och annan teknisk materiel.

På Trafikverket har de själva vidgått att det saknades motsvarande 6 miljarder kronor – 6 000 miljoner kronor – i den första beräkningen. Trots detta har inte en enda krona förändrats i regeringens beräkning. Varför? Vilket underhåll som krävdes i den första propositionen från regeringen är det som nu inte ska göras? Det var ju de miljarderna som skulle ge den fungerande järnvägstrafiken. Nu står vi här med exakt samma summa, och 6 miljarder saknas uppenbarligen för att få en fungerande järnvägstrafik.

Herr talman! Jag tänkte säga några ord om lastbilar och lastbilstrafik också. Sedan vi senast debatterade här i kammaren har det varit minister-rådsmöte i EU. Elva länder i Europa har enats om att föra fram striktare cabotageregler – mer ordning och reda på vägarna. Det är bland annat Frankrike, Tyskland, Danmark och Finland, men inte Sverige. När frågan om ordning och reda på vägarna tas upp i EU sitter Sveriges regering i ett hörn och kurar, medan de progressiva länderna i EU driver frågan framåt.

Danmark har med en S-ledd regering lyckats att uppmot halvera den illegala lastbilstrafiken. De får kritik av EU-kommissionen för att de har ”överimplementerat” cabotagedirektivet. I Sverige vidtas inte en enda verkningsfull åtgärd, och den illegala trafiken tillåts fortsätta att öka. Det behövs skarpa åtgärder. Det behövs klampning på riktigt och inte på låtsas, som regeringen försöker föreslå. Det krävs frakthandlingar i hytten, en ändring på EU-nivå så att vi kan kräva den internationella frakt-

sedeln, CMR-fraktsedeln, tills det är möjligt att ställa motsvarande krav i Sverige.

Det krävs ett internationellt samarbete mot ett internationellt problem, där Sverige inte sitter i ett hörn och säger: Det här är inget problem – vi vill avreglera den inrikes lastbilstrafiken, tillsammans med EU-kommis- sionen, Polen och några andra länder. De elva progressiva länderna, Finland, Danmark, Tyskland, Frankrike och ett antal andra länder, driver däremot på för ordning och reda på vägarna.

Det finns en annan politik. Det finns ett alternativ till Moderaternas låtgåpolitik.

Ser vi på sjöfarten kan vi se att precis det som redan har hänt inom sjöfarten riskerar att hända på lastbilsområdet. För tio år sedan, innan vi fick en moderatledd regering hade vi lite över 300 handelsfartyg i Sve- rige. I dag, efter åtta år med en moderatledd regering, har vi 97 fartyg. Två tredjedelar av den svenska handelsflottan har försvunnit. Gör vi likadant, vidtar vi inga åtgärder, sitter vi bara bredvid och ser på, då kommer samma sak att hända med lastbilsflottan. Vi kommer att flagga ut svensk åkerinäring och svenska jobb.

På sjöfartsområdet kanske det fortfarande finns en del kvar att rädda. Därför behöver vi en tonnageskatt, som regeringen har haft åtta år på sig att genomföra, med en enig riksdag bakom sig, men inte har genomfört. Ska vi klara att rädda det som räddas kan av svensk sjöfartsnäring krävs det att vi vidtar åtgärder för att kompensera den misslyckade svavelför- handling som den svenska regeringen genomförde. Regeringen lovade sänkta farledsavgifter som kompensation för svaveldirektivet. Nu kan vi se hur det blev. Det blev höjda farledsavgifter i stället, för ro-ro-trafiken så mycket som 30 procents höjningar av farledsavgifterna. Så gick det med kompensationen för farledsavgifter och omsorgen om svensk sjöfart.

Herr talman! Man kan säga att det finns två huvudområden och två skiljelinjer i transportpolitiken. Det är jobben, och det är klimatet. Även om regeringen gjorde en del bra klimatinsatser i början har man sedan helt lämnat det området. Naturvårdsverket har konstaterat att den plan som nu ligger på riksdagens bord inte bidrar till att klara regeringens egna klimatmål. Naturvårdsverket gick så långt i sitt remissvar att man till och med undrade om planen ens var laglig, därför att det förarbete som krävs inte hade gjorts. Ytterligare fem sex myndigheter har haft samma kritik mot regeringens arbete.

Enligt regeringens egna prognoser ska lastbilstrafiken fortsätta att öka med 50 procent till 2030, medan järnväg och sjöfart inte alls ska nå dit. Det är inte så att det är en ökning med tusentals svenska åkerijobb. Nej, det är den illegala internationella lastbilstrafiken som breder ut sig på våra vägar. Enligt forskning från Lunds universitet har vi tusentals ille- gala lastbilstransporter varje dag i Sverige.

Då har vi alltså den här ordningen: Järnvägstransporter blir dyrare av att regeringen dubblar banavgifterna och vill gå vidare och femdubbla dem. Sjöfarten blir dyrare av att regeringen inför svaveldirektivet. Last- bilstransporter blir billigare på grund av att regeringen inte vidtar kraft- fulla åtgärder mot den illegala trafiken. Om sjöfart blir dyrare, järnväg blir dyrare och lastbil blir billigare, vad blir effekten? Jo, det blir ökad lastbilstrafik, enligt regeringens egen plan med uppemot 50 procent.

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

Vi vill i stället driva en klimatpolitik som bidrar till att klara klimatomålen. Vi vill införa en avståndsbaserad vägsitageavgift på den tunga lastbilstrafiken som bidrar till två saker: att hålla koll på den illegala utländska trafiken, så att vi stampar bort den från våra vägar, och att vara med och finansiera ett bättre vägunderhåll och ett bättre järnvägsunderhåll och göra järnvägen konkurrenskraftig. Vi vill vänta med att höja banavgifterna på järnväg tills järnvägen levererar en kvalitet som kunderna har rätt att kräva. Man kan inte, som regeringen gör, sälja en Škoda men ta betalt för en Mercedes.

Samma sak är det på personbilssidan. För fem år sedan antog regeringen ett mål om en fossiloberoende fordonsflotta. I dag, fem år efter, vet ingen vad det målet innebär – inte regeringen och inte regeringens egen utredare, som hade ett förslag på det. Det var till och med så att fem år efter det att målet hade antagits, fem år efter det att man hade tillsatt en utredning, hoppade utredningssekreteraren av utredningen i protest mot den tolkning av målet som utredningen hade gjort. Fortfarande i dag har riksdagen inte slagit fast vad målet innebär, och regeringen har inte slagit fast vad målet innebär.

Så sent som för två veckor sedan kunde ministern inte ens svara på frågan när regeringen skulle slå fast vad målet innebär. Är det så viktigt? Är det något att tjata och bråka om? Tja, låt mig säga så här: Innan målet slogs fast av regeringen var var femte bil som såldes i Sverige fossiloberoende. Nu, fem år efter det att målet antogs, har det krympt till att var tjugonde bil är fossiloberoende.

Regeringen har alltså – genom att sätta upp ett mål som man inte har definierat – lyckats stampa ned fossiloberoendeandelen av den svenska nybilsförsäljningen. 95–96 procent av nybilsförsäljningen gäller fossildrivna bilar.

Jämför gärna med vårt grannland Norge. Där är den mest sålda bilen en elbil, Nissan Leaf. Den tredje mest sålda bilen är en elbil, Tesla. Då kan vi fråga oss – jag kan ställa frågan till majoriteten i Alliansen: Vilken är Sveriges mest sålda elbil? Det är en elak fråga. De kan inte svara på den frågan, för i Sverige förs statistik bara över de 50 mest sålda bilarna, och ingen av dem är en elbil. Kolla gärna Bil Swedens statistik! I Norge är två av de tre mest sålda bilarna en elbil.

Sedan regeringen satte upp sitt mål har fossiloberoendeandelen av nybilsförsäljningen sjunkit dramatiskt. Den så kallade supermiljöbilspremiern – antagligen det fänigaste namn som har antagits i denna kammare – berör bara någon promille av försäljningen. Det förslag som vi har fört fram – en premie för dem som har de bränslesnålaste bilarna och en försäljningsskatt för dem som väljer de bränsletörstigaste bilarna – skulle påverka hela bilparken och pressa ned utsläppen.

Herr talman! Min talartid börjar gå mot sitt slut.

Den här ändringen går att bryta. Vi behöver en politik som ser verkligheten, som är beredd att förändra framtiden, en politik för ett bättre Sverige för alla. Och i höstens val, herr talman, kan väljarna säga sitt. Då är det ni väljare som avgör vilken väg Sverige ska ta.

(Applåder)

I detta anförande instämde Monica Green, Lars Johansson, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Herr talman! Det är intressant att höra på utskottets ordförande Anders Ygeman. I sitt stora infrastrukturanförande ägnade han 19 sekunder åt sin egen politik, 19 sekunder på slutet. Resten var bara fel, bara åtta år som har varit ett öde.

Det hade varit lite klädsamt om man åtminstone hade fått höra att de infrastrukturåtgärder som vi nu beslutar om, på 522 miljarder kronor för tiden 2014–2025, är och förblir – med rätt ord – en historiskt stor satsning.

Vi satsar 86 miljarder kronor på drift och underhåll av järnvägssystemet. Socialdemokraterna ägnar sig åt att säga att de hade mer i sina vår- och höstbudgetar. Men de glömmer att tala om att vi har fördubblat anslagen från 38 miljarder under Socialdemokraternas plan till 86 miljarder i dag. Ska jag vara riktigt ärlig räknar vi upp pengarna så att de blir värdesäkrade. Då satsar Socialdemokraterna 42 miljarder mot alliansregeringens 86 miljarder. Inte ett ord sades det från oppositionen under dessa 16 minuter om denna fördubbling.

Vi satsar 155 miljarder kronor på vårt vägsystem. Vi satsar 281 miljarder på att bygga ut vår infrastruktur. Men detta kan inte socialdemokrater stå här i talarstolen och diskutera. Då får de nämligen ett problem. Då måste de blotta sig och tala om att deras rödgröna vänner är emot vägprojekten som alliansregeringen satsar på. De är emot Förbifart Stockholm, de är emot en motorväg på E20 och de är emot mängder av andra projekt. Men detta vill de inte tala om i denna kammare. Det är dags att detta blir granskat.

Jag är stolt över den åtgärdsplan som nu antas. Jag är stolt för jobbets skull, jag är stolt för utvecklingens skull, jag är stolt för vår industris skull när vi har stråktänkande så att vi får fram varor och tjänster och jag är stolt för resenärernas skull att vi satsar på arbetsresor och på stråktänkande så att det ska bli lättare att komma till och från jobbet. Hela denna åtgärdsplan handlar faktiskt om jobben – fler jobb. Men med ett rödgrönt alternativ vet vi ingenting. Vi vet bara att förvirringen är total.

Jag har försökt läsa oppositionens alternativa budgetförslag. Av en händelse strök jag över ordet motion på Socialdemokraternas förslag och skrev debattartikel. Motionen är nämligen allt annat än vad man kan begära av en motion i fråga om kvalitet. Det är ingen som helst ordning från vare sig socialdemokrater, vänsterpartister eller miljöpartister när det gäller källkritik. Deras motioner, mina vänner, är historiska dokument. Det finns ingen källkritik över huvud taget. De använder underlag precis som de vill och vill göra dem till sanningar. Det är mycket skrämmande för mig.

Herr talman! Jag ska göra några kommentarer med anledning av det förra anförandet. Det är värt att påpeka att det i den förrförra infrastrukturplanen – Socialdemokraterna hävdar ju att de alltid har varit så bra – inte bara var hälften så mycket pengar. Det var dessutom 65 miljarder som var ofinansierade. Varför kommer Ygeman inte ihåg det? Varför kommer ni inte ihåg att ni inte hade de pengar som behövdes? En ursäkt kan vara att Ygeman inte fanns med i utskottet då och inte heller någon av de andra socialdemokraterna som sitter här i dag, tror jag. Men jag fanns faktiskt i utskottet vid den tiden och kan följa historien om vad som gällde.

Ygeman tog också upp problematiken med att ingenting görs för åkeribranschen. Det är klart att det görs. Förslagen ligger på bordet och ska bli lagstiftning. Det gäller klampning, sanktionsavgifter, större kontroller och så vidare. Det är bara tomma ord från honom. Men det är snart full fart i valrörelsen, och man kan ge en förljugen bild och glömma bort vad verkligheten säger. Men det är faktiskt dags att det blir en seriös granskning av alla påståenden som framförs.

I dag är före statsministern Göran Perssons politik helt förpassad till det förgångna. Det var nämligen den socialdemokratiska regeringen som startade mycket av den avreglering och konkurrensutsättning som faktiskt finns i dag. Men med den vänsterfalang som finns i trafikutskottet gäller inte den politiken längre. Mona Sahlins insikt är kastad till det förgångna på grund av att det nu är en annan politik som gäller i det vänsterinfluerade trafikutskottet. Men det är faktiskt dags för Stefan Löfven att träda fram och tala om vad han har sagt i talarstolar, i debattartiklar och när han har varit ute på gator och torg då han har deklarerat att man inte ska återreglera. Det finns tydligen ingen kontakt mellan partiledningen och trafikutskottet i riksdagen. Detta är sanningen.

Det är en enorm vänstersväng som görs. Men jag ser fram emot att Stefan Löfven träder fram och talar om att han inte står för någonting som han faktiskt har sagt tidigare. Endera har han ändrat sig eller också är han överkörd av vänsterfalangen i trafikutskottet.

Jag blir faktiskt uppriktigt orolig när jag hör argumentationen. Här har vi en satsning på 522 miljarder – en historisk satsning. Vi har Gunnar Alexanderssons utredning som tar upp järnvägens organisation. Dessutom finns det företrädare i denna kammare som har mage att ifrågasätta Gunnar Alexandersson som en seriös utredare. Han är kanske den person i Sverige som har mest kunskaper om järnvägsfrågor. Delar av oppositionen – Miljöpartiet ställer sig bakom utredaren, men inte Socialdemokraterna – anser att man inte kan ha den stora kompetens som denna utredare har. Hela den svenska expertisen var enig om att Gunnar Alexandersson var ett bra val och att detta kommer att bli bra.

Nu skriver oppositionen reservationer och tillkännagivanden och struntar fullständigt i den största analys som någonsin har gjorts av svensk järnväg. Det finns inget intresse från oppositionen. Man vet bäst själv. En liten uppmaning: Var lite försiktiga kommande mandatperioder med att så kategoriskt uttala vad som är rätt eller fel. Invänta gärna expertisen. Invänta gärna fakta och ha lite seriösa underlag innan ni tar ställning.

Den här propositionen handlar om jobben, och det har vi sagt många gånger. Men från oppositionen ägnar man 15 minuter och 20 sekunder åt allt som är fel.

Åkerifrågorna är ett bra exempel på det som det ägnades mycket tid åt i det förra inlägget. Men oppositionen vill inte diskutera kilometerskatten. 4 000 miljoner kronor ska dras in från svensk industri årligen till en kilometerskatt. Det är 4 000 miljoner kronor som drabbar värmländsk industri, norrländsk industri och all industri i Sverige. Det drabbar konsumenter med dyrare varor. Det, mina vänner, är någonting som verkligen drabbar svensk industri, svenska konsumenter och så vidare. Detta vill man dock dölja i sin retorik när man bara vill ösa okvädingsord över regeringens politik. Det tycker jag är bedrövligt.

Svavelskatten och svaveldirektivet var Ygeman kritisk till i sitt anförande. Ja, man kan vara kritisk, men jag tycker att man i anständighetens namn också ska tala om att det var 2004 – under en socialdemokratisk regering – som man krävde särskilda regler för Östersjön och att det skulle vara särskilda miljöregler här. Det var socialdemokrater som första gången drev kravet på särregler för Östersjön. Glöm inte historien! Jag tror inte att svenska folket längre är så lättpåverkade att de inte ägnar tid också åt vad som faktiskt finns att hämta.

Herr talman! Jag ska inte gå igenom tillkännagivandena i betänkandet ett efter ett. Jag trodde att ordföranden själv skulle göra det, men det uteblev. Det uteblev säkert på grund av att de inser att det är fullständigt meningslösa tillkännagivanden till regeringen. De inser hur tom deras politik är. Jag uppmanar svenska folket och medierna att läsa vad som faktiskt sägs och vad som faktiskt pågår inom svensk transportpolitik.

Jag skulle vilja säga att det finns ett behov av större seriositet från oppositionen när vi hanterar så viktiga frågor som infrastruktur. Det är inte seriöst att påstå att ingenting görs när det faktiskt redan pågår. Det finns anledning för andra politiker att i detalj gå igenom sina tillkännagivanden, men jag kommer också att med glädje begära replik för att klargöra tomheten i de förslag som läggs fram.

Herr talman! Det vi har på riksdagens bord i dag är 522 miljarder kronor – en fördubbling av drift och underhåll till järnvägen. En enorm satsning på infrastruktur är det vi ska besluta om. Jag är för jobbens skull stolt över att vi lägger fram dessa förslag. Jag är för åkeribranschens skull stolt över att vi har förslagen. Jag är för alla våra transportslags skull stolt över att vi lägger fram förslag på dessa åtgärder.

Vi har ett antal reservationer jag naturligtvis står bakom. Jag har dock inga yrkanden på dem, och i övrigt yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

(Applåder)

Anf. 3 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag ska börja med att yrka bifall till reservation 4 i betänkande TU19.

Man kan inte låta bli att fundera och komma fram till slutsatsen att det med Rådströms tideräkning inte är konstigt att järnvägen inte går i tid. Jag tycker att det är bra att Rådström vidgår att Moderaterna inte i en enda av 32 omröstningar om budgeten – 16 i opposition och 16 i majoritet – har föreslagit en enda krona mer till järnvägen. Då är vi överens om det. För att få fram andra siffror måste man börja dribbla med åren och jämföra år med varandra.

Jag har bara en enda, enkel, fråga till Rådström. Den 12 oktober 2012 kom regeringens proposition *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*. I den står det: ”Trafikverket bedömer att den föreslagna utökningen (tillsammans med smärre satsningar på trimningsåtgärder) leder till att järnvägssystemet återställs till dess ursprungliga funktion och att de eftersläpade reinvestering- och underhållsbehoven successivt kommer att tillfredsställas.” Det skulle räcka med 86 miljarder.

Sedan kom SVT:s avslöjanden om att uppemot 20 miljarder kunde försvinna eller saknas. Efter det lägger regeringen den här skrivelsen på

riksdagens bord, där man konstaterar att samma mål ska nås med exakt samma pengar – 86 miljarder kronor. Inte ett komma har ändrats. Hur kan det, när det saknas 6 miljarder, räcka med samma pengar för att få ett fungerande järnvägssystem?

Anf. 4 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Vissa saker går det tydligen inte att få klarhet i. Det beräkningsfel som fanns var i underlaget till Kapacitetsutredningen 2011. Det fattas inga pengar. Det har ministern redogjort för, och det har Trafikverkets generaldirektör redogjort för i möten med trafikutskottet. Det är alltså bara diskussioner.

Det som är ganska fantastiskt är den debattartikel – nej förlåt, motion – från Socialdemokraterna där de hävdar att det fattas en massa pengar hit och dit. Det togs aldrig upp i diskussionen i anförandet från Ygeman, för de inser att det är fel. Det fattas inga pengar i något hänseende, för Ygeman och Socialdemokraterna har säkert kommit till insikt om att det för varje post det hänvisas till i regleringsbrevet står att det finns pengar. Det är inte neddragningar.

Det är det jag menar; det finns en seriositet man faktiskt borde kunna kräva även från socialdemokrater när det gäller hur man hanterar information och påstår saker om saknade pengar. Jag säger det än en gång, så att det står klart: Det fattas inte 6 miljarder i den nationella planen för infrastruktur.

Anf. 5 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Rådström kan gå tillbaka och läsa mitt anförande i protokollet. Jag nämnde de 6 miljarderna. Jag tror till och med att jag nämnde dem två gånger. Jag är ledsen att det gick Rådström förbi.

Jag är ändå lite nyfiken. Den 12 oktober 2012 gör man alltså bedömningen att pengarna leder till att ”järnvägssystemet återställs till dess ursprungliga funktion och att de eftersläpande reinvesterings- och underhållsbehoven successivt kommer att tillfredsställas”, det vill säga: Det krävs 86 miljarder för att få en fungerande järnvägstrafik. Det skriver regeringen i oktober 2012.

Ett år efter det, den 7 maj, kommer man fram till att hälften av kontaktledningarna inte har räknats med och att det saknas *minst* 6 miljarder kronor – antagligen mer – för att nå upp till målet. I den här propositionen krävs dock exakt samma summa som i den gamla.

Rådström säger att det inte saknas några pengar, men låt mig då ställa frågan lite enklare till Rådström: Hur kommer det sig att det 2012, när man har räknat med hälften av alla kontaktledningar, krävdes 86 miljarder för att få en fungerande järnvägstrafik och att det två år senare, när man har räknat med alla kontaktledningar, fortfarande behövs 86 miljarder kronor? Hur går detta indiska reptrick till? Det kanske Rådström kan informera kammaren om.

Anf. 6 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Vi har haft information om detta när det gäller de medel som finns. I det förslag som finns i den nationella planen fattas det inga pengar. Den saken är klar.

Sedan vet vi allihop att det finns beräkningar på åtgärder som *kan* vidtas. Om man vill kan hur mycket åtgärder som helst vidtas – allt finns inte med i den nationella planen. Det vet vi allihop. Om vi sammanfattar allt regionerna har sagt att de vill ha finns där ett behov på 1 500 miljarder kronor. Det går att få ihop hur mycket som helst. Men i den nationella planen fattas det inte 6 miljarder kronor.

Tänk om Ygeman kunde glädjas över den information som kom från Trafikverket den 17 juni om att man nu jobbar effektivt och kan med de beslut som regeringen har fattat om effektiviseringar kanske för första gången i stort sett regelbundet genomföra projekt billigare än tidigare. Nu ser vi i prognosen att de stora projekten för infrastruktur är 3,9 miljarder billigare än budgeterat – 3,9 miljarder kronor via effektivisering! Men inte ett ord om det från oppositionen, för det är emot den politiska viljan att de ska kunna se att saker och ting går framåt.

Jag gläds åt att vi har ett trafikverk, att vi har entreprenörer och att vi har människor ute på våra banor som jobbar så effektivt. De är faktiskt värda ett tack.

3,9 miljarder billigare än beräknat – det är jag stolt över.

(Applåder)

Anf. 7 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! De järnvägar, vägar och sjövägar vi väljer att prioritera här och nu blir avgörande för vilket samhälle vi lämnar över till våra barn och barnbarn. För Miljöpartiet är prioriteringen självklar: Vi vill satsa på den infrastruktur som leder oss in i en hållbar framtid. Med stora satsningar på tåg, kollektivtrafik och cykel hjälper vi till att lösa mänsklighetens stora ödesfråga – klimatförändringarna.

Alliansen gör tvärtom. Regeringens transportplan med stora satsningar på nya motorvägar och till och med nya flygplatser planerar för ökade utsläpp av växthusgaser. Det är helt uppenbart att den moderatledda regeringen inte prioriterar klimatet och våra barns framtid. Jag märkte att Jan-Everth Rådström inte med ett ord nämnde klimatförändringarna i sitt anförande.

Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Boverket, Transportstyrelsen och regeringens egen utredning om en fossiloberoende fordonsflotta, FFF-utredningen, har uppmärksammat detta faktum och gett regeringen bakläxa. Naturvårdsverket går så långt att de kallar planen olaglig. Miljöpartiet kan bara instämma i att transportplanen måste revideras så att den bidrar till att uppfylla klimatmålen i stället för tvärtom.

Det är orimligt att lägga 522 miljarder kronor på en plan som inte leder närmare en lösning på klimatfrågan. Trafikverket slår fast i sin känslighetsanalys av planen att över hälften av alla väginvesteringar skulle bli olönsamma om biltrafiken skulle minska med 20 procent, och det är en minskning som enligt både Kapacitetsutredningens klimatscenario och FFF-utredningen krävs för att uppfylla klimatmålen. Hälften av väginvesteringarna blir alltså olönsamma om vi prioriterar att uppfylla våra klimatmål.

Herr talman! Det är en dålig och oärlig politik att först sätta upp klimatmål och sedan aktivt planera för att de inte ska uppnås. Förbifart Stockholm och Österleden är två motorvägsprojekt som skulle falla bort vid en klimatrevidering. För att lösa trafiksituationen i Stockholmsområ-

det är det inte fler motorvägar som behövs; det behövs mer räls, fler tåg, spårvagnar, bussar och cykelbanor.

Även efter en klimatrevidering är Alliansens totala ram för infrastruktur 2014–2025 otillräcklig för att täcka de uppenbara behov som finns inom järnväg, kollektivtrafik, sjöfart och cykelinfrastruktur i hela landet. Miljöpartiet vill utöka ramen med 56 miljarder.

Herr talman! Regeringen har som sagt bland annat kraftigt underskattat behovet av järnvägsunderhåll. Det gjorde man redan innan det framkom att Trafikverket, som gräddde på moset, räknat fel på hur mycket järnväg som finns i Sverige. Man har ju bland annat räknat med bara hälften av kontaktledningarna, som vi hörde här förut.

Svenska tågresenärer har tröttnat på nedfallna kontaktledningar, signalfel, frusna växlar, oröjda spår och försenade tåg. Många väljer nu bilen i stället för tåget för att man är rädd för att komma för sent till jobbet, till möten, till bröllopet, till begravningen. Så får det inte vara! Det måste satsas tillräckligt med pengar till järnvägsunderhåll.

Innan Miljöpartiet fick reda på Trafikverkets räknemiss ansåg vi, med det underlag vi då hade, att det behövdes 7 miljarder kronor mer till järnvägsunderhåll än vad regeringen anslår under planperioden. Nu avvaktar vi ett rätträknat underlag.

Herr talman! Även de lågtrafikerade banorna måste underhållas så att det går att köra gods och persontrafik på ett säkert sätt. Att minska underhållet på de mindre trafikerade banorna och till och med lägga ned trafikerade järnvägar, som Trafikverket säger att man vill göra nu när man ska prioritera bort och har räknat fel, är inte acceptabelt. Miljöpartiet anser även att det bör införas ett förbud mot att riva upp räls på banor som inte utnyttjas i dag. Vi vet inte vad som händer i framtiden. Att bygga ny järnväg är mycket, mycket dyrare än att återuppta driften på en räls som ligger i malpåse. Visst är det trevligt med cykelbanor på banvalarna, men det kan i längden bli väldigt dyra cykelbanor.

Det är viktigt att underhålla den järnväg vi har. Det är viktigt att räkna rätt på hur mycket kontaktledningar som finns. Det är viktigt att också räkna in de mindre trafikerade banorna när pengarna ska fördelas.

Men, herr talman, det handlar inte bara om pengar. Det handlar också om en annan, bättre, tågordning.

Det här är mandatperiodens sista järnvägspolitiska debatt. Det är glädjande att en utskottsmajoritet i dag ställer sig bakom ett tillkännagivande för en annan, bättre organisation av järnvägsunderhållet. Men det är synd att inte utskottet är enat om detta, för att återföra kompetens och ansvar till Trafikverket är nödvändigt. Det är också nödvändigt att staten tar ett samlat ansvar för utförandet av järnvägsunderhållet i takt med att kontrakten löper ut. Det är ett förslag som Miljöpartiet drivit länge. Jag ser fram emot att den pågående järnvägsutredningen tar med detta i sitt fortsatta arbete och att vi så snart som möjligt kan få ett bättre och effektivare järnvägsunderhåll och tåg som kommer i tid. Det förtjänar alla tågresenärer.

Resenärerna förtjänar också en bättre tågordning vad gäller mycket annat: enklare biljettköp, förutsägbara biljettpriser, priser som alltid ligger lägre än alternativet att ta bilen, stationer som är öppna och har personal att fråga, operatörer som i stället för att konkurrera med varandra

samarbetar kring biljetter, respass och tidtabeller och tågoperatörer som hjälper varandras resenärer vid tågförseningar.

I dag har vi en utveckling som går åt helt fel håll. När fler operatörer ska konkurrera på de lönsamma sträckorna drabbas arbetspendlarna och nattågen läggs ned. SJ lägger ned sina resebutiker på nästan alla stationer i landet och slutar till och med att från att den 1 augusti sälja biljetter till tågresenärer som vill åka tåg ut i Europa. Då kommer det inte ens att gå att ringa och köpa biljetterna längre.

Att köpa årskort på SJ eller genom länstrafikbolagen är i dag som ett lotteri. Du vet inte när du köper det vilka tåg du kommer att kunna åka på under året. Avtal sägs upp, aktörer går i konkurs, avgångar försvinner eller börjar köras av en annan aktör, och då gäller inte ditt årskort längre.

Även här har vi i dag ett tillkännagivande som leder i rätt riktning. Även här är det ett förslag som Miljöpartiet drivit länge, att SJ, Green Cargo och Jernhusen bör få nya uppdrag.

I dag är statens enda krav på sina bolag att de ska gå med vinst som ska in i statskassan. Men järnvägen är alltför viktig för att behandlas som vilken vinstdrivande verksamhet som helst. Järnvägstransporter är en viktig pusselbit i klimatfrågan. Järnvägen är en viktig samhällsfunktion. De statliga bolag som ansvarar för den måste, helt tydligt, få nya ägardirektiv som handlar om att sätta resenärerna och transportköparna i fokus, inte vinsten. Återigen är det beklämmande att detta inte är något som regeringssidan har förstått och stöder.

Herr talman! Vi måste ha en bättre tågordning, och vi måste underhålla den infrastruktur vi har. Vi måste också bygga för framtiden. Miljöpartiet vill anslå 80 miljarder mer än regeringen på spårinvesteringar de kommande tolv åren. Det handlar både om större projekt, som till exempel första etappen av Norrbotniabanan, och många angelägna medelstora och mindre investeringar i hela landet som väsentligt skulle förbättra järnvägens kapacitet och attraktivitet.

Det handlar om spår för tunnelbana och spårvagnar i städerna. Det är dagens och morgondagens smartaste sätt att förflytta sig i våra städer, vid sidan av cykel, gång, buss och båtbus.

Herr talman! I höstas kom den äntligen, den utredning som vi med spänning väntat på. Regeringens FFF-utredning skulle ge svaret på hur regeringens fem år gamla mål om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 skulle uppnås.

Utredningen är tydlig med att målet inte kommer att nås om vi inte minskar bilresorna i städerna kraftigt. Utredningen föreslår att ett stadsmiljöprogram inrättas i syfte att öka andelen persontransporter i tätorter med kollektivtrafik, cykel och gång. Det förslaget har vi i Miljöpartiet tagit till oss. Vi tycker att det är en bra åtgärd för att minska trängseln i städerna och transporternas negativa miljöpåverkan.

I regeringens plan finns det förvånande nog inte med trots att förslaget kommer från regeringens egen utredning. Men i Miljöpartiets motion föreslår vi att kommunerna ska kunna erhålla statsanslag till den infrastruktur för kollektivtrafik och cykel som bedöms lämplig för att biltrafiken ska minska.

Vi bedömer i likhet med FFF-utredningen att det behövs 30 miljarder kronor till stadsmiljöprogrammen under perioden 2014–2025 och att medel till detta bör föras över från väginvesteringar i den nationella trans-

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

portplanen under samma period. Vi anser, bland annat, att det är angeläget med ett särskilt stöd till utbyggnad av spårvägar och tunnelbana på sammanlagt 12 miljarder under perioden och cykelsatsningar på 9 miljarder. För att underlätta ett klimatsmart resande kring och mellan städer anser vi att det är angeläget med särskilda satsningar på regionaltåg.

Herr talman! Även sjöfarten är en viktig pusselbit i omställningen till klimatsmarta transporter. Sveriges drygt 50 hamnar och vattenvägar har stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen.

Men det finns stora behov som inte blir tillgodosedda i Alliansens transportplan, inte minst gäller det Västra Götaland där slussarna i Trollhättan behöver bytas ut senast år 2030. Miljöpartiet vill anslå 250 miljoner kronor så att ombyggnaden av slussarna kan påbörjas i slutet av planperioden. Det är nödvändigt om vi ska vara färdiga till 2030.

För att sjöfarten ska kunna öka sin marknadsandel föreslår vi att en vägavgift för tunga lastbilar införs. I dag finns endast ban- och farledsavgifter, vilket skapar snedvridna konkurrensvillkor.

När det gäller banavgifterna är det häpnadsväckande att regeringen och Trafikverket struntar i att riksdagen redan i december 2012 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att banavgifterna inte bör höjas förrän järnvägen fungerar och åtgärder för rättvisare konkurrensvillkor gentemot lastbilstrafiken införs.

Trots att inget av dessa två krav är tillgodosett planerar Trafikverket för en femdubbling av banavgifterna. Det är något som självklart leder till både höjda biljettpriser och ökade kostnader för dem som vill frakta sitt gods på järnväg. Med regeringens politik hamnar allt mer gods på vägen, och utsläppen ökar. Det är återigen ett exempel på att Alliansens trafikpolitik missar klimatmålen.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag yrka bifall till samtliga sex tillkännagivanden i debattens två betänkanden. Självklart ställer jag mig bakom de reservationer Miljöpartiet har, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till Miljöpartiets reservation 10 i betänkande TU20, där vi presenterar vår inriktning på den nationella planen och länstransportplanerna, och till reservation 4 i TU19 om banavgifterna, som vi har gemensamt med S och V.

Anf. 8 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! När jag läser Miljöpartiets motion om satsningar på olika projekt och neddragningar av andra blir jag oroad över att det åter är en politik som är helt ofinansierad. De stod nämligen bakom den förra socialdemokratiska propositionen som var ofinansierad med 65 miljarder kronor.

Det som oroar mig ännu mer är att Stina Bergström inte tar upp sådana miljöåtgärder som vi diskuterar och vill ta fram men som Miljöpartiet är emot. Vi vill ha elektrifiering av vissa vägsträckor för lastbilar. Det är Miljöpartiet emot. Vi vill ha längre lastbilar för att kunna transportera mer och effektivare. Det är Miljöpartiet emot. Vi vill ha tyngre lastbilar för effektivare transporter. Det är Miljöpartiet emot. Som lök på laxen vill de ta bort 30 miljarder från vägprojekt.

Historien skrämmer mig. Miljöpartiet hade inget problem att tillsammans med den förra socialdemokratiska regeringen halvera bidraget till enskilda vägar. Det har vi nu återställt och höjt med miljardbelopp. Var

står ni i dag, Stina Bergström? Tänker ni göra samma fadäs igen och halvera bidragen till exempelvis enskilda vägar? Var står ni när det gäller Förbifart Stockholm?

Om du inte hinner svara på allt, så gör en liten regeringsförklaring. Var står Miljöpartiet när det gäller Förbifart Stockholm och Bromma? Kan Stina Bergström acceptera Alexanderssons utredning? Eller anser Stina Bergström att ni kan gå före?

Det är många frågor. Välj ut några. Jag kommer att repetera dem du inte hinner svara på, Stina Bergström.

Anf. 9 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Det var många frågor, men jag ska försöka svara på så många som möjligt.

Det är glädjande att Jan-Evert Rådström har läst vår motion så noga. Han missade dock en sak gällande vägunderhållet. Där ligger vi på precis samma nivå som regeringen. Vi vill också anslå 155 miljarder, och vi ligger på samma nivå när det gäller de enskilda vägarna.

Du frågade mig varför vi är emot längre och tyngre lastbilar, Jan-Evert Rådström. Det är en diskussion som vi har haft mycket i riksdagen, och skälet stavas klimat. När man gör det billigare att köra gods på väg försvinner godset från järnväg till lastbil. I dag körs det mindre gods på järnväg i Sverige, om vi undantar malmtransporterna, än vad det gjorde när alliansregeringen tillträdde 2006; det ser vi på Trafikanalys siffror. Det är vårt argument.

Det vi däremot hemskt gärna skulle vilja se är att arbetet med längre och tyngre tåg i Sverige fick fart. Det var ett projekt som startade 2008/09, men det har inte hänt någonting. I dag kan vi inte köra lika långa tåg i Sverige som man kan i övriga Europa. Det är ett problem.

Vad vi tycker om Förbifart Stockholm sade jag i mitt anförande. Vi ser att det projektet kommer att falla bort vid en klimatrevidering av transportplanen. Förbifart Stockholm kommer inte att leda till minskade utsläpp utan tvärtom. Vi anser även att de över 30 miljarder som Förbifart Stockholm kostar behövs till kollektivtrafik och cykelsatsningar i Stockholm.

Jag ser fram mot resultatet av Alexanderssons utredning. Jan-Evert Rådström nämnde i sitt anförande att jag tyckte att den var bra. Det var en utredning som vi i Miljöpartiet tillsammans med S, V och andra oppositionspartier drev igenom mot allianssidans vilja i trafikutskottet.

Anf. 10 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Det som förvånar mig, Stina Bergström, är att ni inte har förtroende för Alexanderssons utredning, utan ni gör några egna tillkännagivanden i betänkandet utan att ta reda på fakta. Du säger nu själv att ni är nöjda med Gunnar Alexandersson som utredare. Stina Bergström vet uppenbarligen mer än Sveriges främste expert på detta område, och det bekymrar mig.

När det gäller lastbilar är det fantastiskt hur Miljöpartiet resonerar. Hela svenska folket behöver få klarhet i det. Ni är emot längre och tyngre lastbilar, och ni är emot kortare och lättare. Om vi tar exemplet Tyskland blir det en infarkt. Där går man över till mindre och lättare lastbilar. Det blir betydligt fler lastbilar som transporterar varor. Det blir en trafikin-

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

farkt enbart genom dumma beslut, ursäkta, som är mot miljö, transportekonomi och mot allting. Det blir konsekvensen.

Stina Bergström nämnde aldrig tydligt Bromma. Kan Stina ge en liten hint till mig och svenska folket: Kommer ni i era diskussioner med Socialdemokraterna, om ni nu skulle forma någonting inför valrörelsen, att stå fast vid att lägga ned Bromma? Är er tydliga linje att ni inte vill ha Förbifart Stockholm?

Ni kommer att stå på barrikaderna och säga nej till Förbifart Stockholm. Ni struntar i jobben, trots att det är viktigt för jobben, och Bromma är viktigt för jobben. Är det ert tydliga budskap i en kommande valrörelse att ni inte ska ha vare sig Bromma eller Förbifart Stockholm, E20 eller 30 miljarder kronor till vägprojekt ute i landet?

Anf. 11 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag börjar med järnvägsutredningen. Vi välkomnade den och drev igenom att den skulle komma. Vi hade också i remissrundan synpunkter på vilka tilläggsdirektiv utredningen skulle ha, som den fick nu i januari februari.

Vi hade då som önskemål från Miljöpartiet att Alexandersson och hans expertgrupp skulle titta på hur vi skulle kunna få en bättre organisation av järnvägsunderhållet och hur man skulle kunna föra tillbaka järnvägsunderhållet i statlig regi i takt med att kontrakten löpte ut. Det önskemålet från oss finns inte i tilläggsdirektiven.

Därför välkomnar jag i dag att vi har ett tillkännagivande. I min värld går det tillkännagivandet och uppdraget till utredningen som kan ta med sig det i sitt fortsatta arbete och tala om för oss politiker hur vi kan göra detta på ett praktiskt och kostnadseffektivt sätt för att få ett bättre järnvägsunderhåll.

När det gäller Bromma är det glädjande att man i Stockholmspolitiken diskuterar att lägga ned den flygplatsen, som ligger mitt i Stockholm. Jag var på Söder för några veckor sedan på en aktivitet och såg hur flygplanen flög över oss hela tiden. Det är samma situation vi hade i Karlstad för ett antal år sedan. Där hade vi en flygplats som låg mitt i staden med alla de utsläpp och bullerproblem det innebar för dem som bodde i Karlstad. Det är en väldigt bra idé att lägga ned Bromma flygplats och att bygga bostäder där i stället. Det handlar framför allt om vad Stockholmspolitikerna vill göra.

Sedan gäller det de 30 miljarderna för vägprojekt. Men snälla Jan-Evert Rådström, det är ett förslag som finns i utredningen om en fossiloberoende fordonsflotta. Det är förslaget att flytta de 30 miljarderna från väginvesteringar till att få bättre kollektivtrafik och cykeltrafik i städerna.

Anf. 12 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Som påpekades i början rör dagens debatt två betänkan- den. Det är dels *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 m.m.*, dels *Järnvägspolitiska frågor*. Det är ett väldigt omfattande material. Jag kommer att göra några nedslag i detsamma.

Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag i båda betänkan- dena förutom under de punkter där Folkpartiet och övriga allianspar- tier har reservationer. Det räcker med den definitionen, eftersom jag inte yrkar bifall till någon av reservationerna.

Herr talman! Folkpartiet har inte en speciellt unik utgångspunkt. Vi tycker naturligtvis, och det tror jag att de flesta kan hålla med om, att rätt investeringar i infrastruktur bidrar till och ofta är en förutsättning för tillväxt och ökad sysselsättning.

Inte minst ur perspektivet att Alliansen har satt upp ett väldigt tydligt mål att vi år 2020 ska ha fem miljoner människor som arbetar har utbyggnaden av infrastrukturen en oerhört central roll. Just på grund av att vi tycker att det är så viktigt har ambitionsnivån när det gäller investeringar och satsningar på infrastruktur höjts avsevärt.

När regeringen nu i början på april fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för 2014–2025 och även de ekonomiska ramarna för länsplanerna togs ett viktigt sista steg i den process som har lett fram till historiskt stora satsningar på infrastruktur för att få ett effektivt och robust transportsystem där medborgarnas behov av till exempel arbetspendling och näringslivets behov av godstransporter har satts i fokus.

Summan 522 miljarder kronor är nästan lite ögreppbar i storlek, men jag har hört den förut. Det är bara att konstatera att den är historiskt hög. Till det kommer ytterligare 85 miljarder som kommer från trängselskatt, avgifter och bidrag.

Det har i den plan vi nu talar om lagts stort fokus på drift, underhåll och reinvestering i befintlig infrastruktur. Det är väldigt viktigt. Vi kan konstatera att det har pågått en hel del kapitalförstöring inte minst inom järnvägssystemet.

Det finns brister i järnvägssystemet. Det vet vi alla, liksom att det allt som oftast skapar problem. Samtidigt vet jag inte om den bild som Stina Bergström målar upp av järnvägen, och i viss mån även Anders Ygeman, bidrar till järnvägens bästa. Om inte annat gör den bilden att människor avstår från att åka på järnväg.

Personliga statements är kanske inte så viktiga. Jag har åtminstone åkt sju gånger på järnväg under juni månad. Det var inte en enda förseening. Det kan inte bara vara för mig som järnvägen fungerar. Jag tycker att vi ska inse att det fungerar ganska ofta och oftast. Det är just därför man kan tala om att 90 procent av turerna håller tiden. Om vi fortsätter att tala om att järnvägen inte fungerar väljer människor bilen, kan jag tänka mig.

Det bollas med mycket siffror här. Jag tycker att vi ska vara konkreta när det gäller satsningarna på drift och underhåll. Vi kan tala om felräkningar som har gjorts i något skede i processen. Vi kan bolla med siffror hur som helst, men faktum kvarstår.

Räknar vi i 2013 års penningvärde – märk väl att vi inte kan ta in inflation, och det finns inga sådana argument kvar – var satsningen på drift och underhåll av järnvägssystemet 4,2 miljarder år 2006. Vi har talat om 3,8, men räknar man upp till 2013 års penningvärde var det 4,2. Nu är det nästan 9 miljarder. Vi talar om mer än en fördubbling. Det är klart att det måste ge effekt på sikt.

Vare sig ministern eller någon annan har påstått att det inte kommer att ta tid. Från Trafikverkets sida har man varit väldigt tydlig. Ska vi ha järnvägstrafik samtidigt som vi rustar upp den måste det få ta tid. Vi kan inte stänga av vår järnväg.

Jag vill nog påstå att den beskrivning som Anders Ygeman gör av utvecklingen är direkt felaktig. Den grundar sig inte på fakta. Sedan sysslar

Anders Ygeman med att bolla med en del siffror i olika budgetar hit och dit. På något vis är det ett bevis på att det är verkligheten som räknas.

Det är inte så att järnvägen har förfallit under de senaste åtta åren. Det är nu den håller på att repareras. Förfallet har skett under årtionden när man inte har brytt sig om järnvägen. I och för sig tyckte jag att Anders Ygeman var ganska ödmjuk när han erkände att det har funnits *vissa* brister under den socialdemokratiska tiden.

Om vi nu lämnar drift och underhåll för en stund kan vi konstatera att det finns satsningar. Nu börjar vi tala om en ny stambana med höghastighetståg när Ostlänken börjar byggas ned till Linköping från Stockholm. Den längsta sträckan, mellan Göteborg och Borås, börjar också byggas. Det är ett stort steg.

På vägsidan kan vi nu se att vi börjar bygga och rusta upp E20 – ett mycket efterlängtat projekt i Västsverige. Det handlar både om framkomlighet och inte minst om trafiksäkerhet. Det är tragiskt att se hur många människor som har omkommit på denna väg. Det känns lite som att det har skett i onödan med tanke på att vi kunde ha rustat upp den tidigare.

Det görs många viktiga satsningar i samband med Västsvenska paketet och så vidare. Listan kan göras lång, inte minst inom godsstråken för näringslivets behov på järnvägssidan i Skåne, Mellansverige, Bergslagen, Malmbanan och så vidare.

Det finns fyra reservationer där oppositionen redovisar sin bild av vad man vill satsa på. Nu har vi diskuterat siffrorna några varv, och det må väl vara hänt att vi gör det igen. Jag har egentligen svårt att se det samlade alternativet till Alliansens politik. Det spretar en hel del, vilket har framkommit i debatten tidigare. Vilken är den gemensamma bilden av Förbifart Stockholm, utbyggnaden av E20 till motorväg och Bromma flygplats, som nämndes här, samt flyget över huvud taget?

Herr talman! Om man tittar lite närmare i regeringsskrivelsen när det gäller åtgärdsplaneringen kan man mycket tydligt se hur det nya ekonomiska planeringssystemet är upplagt. Det handlar framför allt om projekten över 50 miljoner, där man tydligt har delat upp det hela. De projekt som kan byggstarta under de närmaste tre åren finns listade, de som ska förberedas under de närmaste tre åren, 2017–2019, är listade och övriga projekt som ingår i planperioden är listade. Detta är en tydlig prioritering som ska rullas och redovisas för riksdagen varje år. Det står en del att läsa om kommunal medfinansiering, och vi har diskuterat det en del här. Det har funnits en kritik mot att man går före i köer och så vidare. Det har måhända funnits belägg för detta; jag kan egentligen inte säga någonting annat. Men med en sådan tydlig prioritering kommer det i ett helt annat ljus. Nu är det denna prioritering som gäller. Man kan alltså inte ändra den med medfinansieringsförslag, men man kan skapa mervärden genom att medfinansiera från kommuner och regioner.

Det finns en tydlig prioritering, och det finns tydliga riktlinjer för hur medfinansiering ska gå till. Den ska vara frivillig, och den ska skapa mervärden för den som medfinansierar. Det är därför lite konstigt att nu komma med ett tillkännagivande om att det behövs ett tydligare system. Det är inte riktigt hederligt att fortsätta som om ingenting har hänt, tycker jag. Regeringen har ju tagit till sig mycket av den kritik som fanns, och när Riksrevisionen kom med sin kritik ändrades en hel del saker.

Ett bra exempel är det som vi har tagit upp några gånger – E20 i Västergötland. Regionen och kommunerna är inte med och finansierar för att de är snälla på något vis eller tycker att det är hyggligt mot staten, utan de gör det för att få mervärden. De vill höja standarden i den bedömning som Trafikverket har gjort – att det krävs ett-plus-två-vägar – till två-plus-två-vägar och är därför med och finansierar. Det är ett typexempel på hur det kan gå till. Det blir mervärden. Sedan tycker naturligtvis inte Stina Bergström från Miljöpartiet att det är ett mervärde, men man kanske ändå gör den bedömningen i Västra Götaland.

Glädjande nog kan vi notera att i förra veckan invigdes den nya farleden till Gävle. Den gör att Gävle nu kan trafikeras med större fartyg. Jag tror inte att Gävle kommun, som har medfinansierat detta, har gjort det av något slags snällhet. De har sett att det är en utvecklingspotential som kan skapa sysselsättning, utveckling och tillväxt i Gävle. Det är viktigt att man kan koppla ihop sjöfarten med landinfrastrukturen, och Gävle är en utmärkt punkt att kunna göra det på.

Det är bara att konstatera att det har blivit verklighet och att det är tur att inte S, MP och V hade majoritet och stoppade denna möjlighet. Det här gäller från den 1 december 2013, men i oktober 2013 röstade den samlade rödgröna oppositionen emot detta. Det fanns ändå en majoritet i riksdagen för att släppa fram medfinansieringsmöjligheter även på sjöfartssidan – helt i linje med verkligheten och logiskt eftersom det redan fanns på väg- och järnvägssidan.

Herr talman! Det är viktigt att framhålla att det finns ett nytt, effektivare planeringssystem för byggande av vägar och järnvägar. Det bygger på att vi har en sammanhållen process, som i sin tur föregås av en analys som bygger på fyrstegsprincipen. Det hela baseras på tidiga och fortlöpande samråd för att människor ska kunna bli delaktiga i processen och tillföra kunskap i ett tidigt skede. På det sättet ska man kunna undvika överklaganden. Hela processen har beslutats utifrån en enig parlamentärisk utredning.

Man kan konstatera att det har blivit populärt på senare tid, inte minst hos Socialdemokraterna, att tala om breda lösningar. Här hade vi en sådan på plats, men den försvann ganska snabbt. Om man läser Socialdemokraternas reservation om just planeringsfrågor ser man att den breda lösning som vi hade kommit fram till tydligen inte var så bra. Jan-Evert Rådström och jag var med i utredningen, och det var en tydlig målsättning från början att vi skulle ha en bred gemensam lösning på detta.

Herr talman! Jag har en liten reflexion kring de fyra tillkännagivanden som Socialdemokraterna och Sverigedemokraterna tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet har skapat majoritet för i betänkandet TU19, *Järnvägspolitiska frågor*. Jag vet inte om det är att uttrycka sig lite vulgärt, men jag tycker att den samlade oppositionen är i det närmaste tondöv för att det pågår ett omfattande utredningsarbete vad gäller järnvägens organisation under Gunnar Alexanderssons ledning. Det finns partier i oppositionen som ifrågasätter Alexanderssons kompetens, men det kan vi lämna därhän. Det är utredningen som ska ge svar på frågorna. Det kan till exempel gälla frågor som hur ett förtydligande vad gäller roller och ansvarsområden inom järnvägssektorn kan åstadkommas. Det kan handla om organisation av underhåll av järnvägens infrastruktur ur ett flertal aspekter. Det gäller Trafikverkets kunskap om järnvägssyste-

met och behovet av tredjepartsbesiktning, kapacitetstilldelning och trafikledning. Det handlar om att utveckla tillgången till kvalitetssäkrad statistik. Allt detta finns med i direktiven.

Om man läser de fyra tillkännagivandena får man nästan en känsla av att man gärna vill tvinga fram några frågor men att man struntar i svaren eftersom man redan vet vad man vill. På något vis känner jag att det är samma diskussion som när vi diskuterade flygledningstjänster för någon vecka sedan: Vi ska ta reda på en sak och fatta ett klokt beslut utifrån det, men låt oss inte vänta på kunskapen utan vi jobbar utifrån vad vi tycker och tänker. Det är lite av hörsägenstankegångar.

Herr talman! Jag vet att jag drar över talartiden lite grann, men jag måste ändå reagera på det här med sjöfarten och svaveldirektivet. Anders Ygeman sade att det var en misslyckad svavelförhandling. En förhandling med vem? Det är ett internationellt beslut – ett FN-beslut inom IMO. När jag deltar i dessa debatter i andra sammanhang, till exempel i miljö- och jordbruksutskottet, tycker man från socialdemokratiskt håll att det är bra direktiv och att de har miljö- och hälsovinster som är betydande. Sedan kan man diskutera hur anpassningen ska ske, men själva beslutet om att vi minskar utsläppen av ett hälso- och miljöfarligt ämne från sjöfarten måste väl ändå vara bra? Det är skönt att se att Anders Ygeman nickar instämmande till detta.

Det jobbas brett inom sjöfarten. Det finns en sjöfartsstrategi som man jobbar efter. Man tar bland annat upp tonnageskatten. Jag har varit med här så länge att jag vet att tonnageskatten inte var någonting som Socialdemokraterna älskade så sent som för tio år sedan. Det var lite under galgen som man ändå fick göra den utredningen. Sedan visade det sig att utredningen inte riktigt höll måttet. Och tonnageskatten är på väg. Det finns inga andra ambitioner.

I övrigt jobbar till exempel Sjöfartsverket med olika avgiftsmodeller som är differentierade utifrån miljöaspekter, CO₂-utsläpp och så vidare. (Applåder)

Anf. 13 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag vill först reda ut svavelfrågan. Det är bra att vi får en minskning av svavel. Men det är dåligt att våra konkurrenshamnar, exempelvis Narvik, inte är med. Det är därför det var en dålig förhandling.

Det är bra att Tysklind noterade att jag erkände brister under den socialdemokratiska tiden. Men det hade varit klädsamt om Tysklind erkänt en enda brist under de åtta år som alliansregeringen har suttit. Något problem kanske till och med Tysklind kan erkänna.

Jag vill gratulera Tysklind till att ha tagit tåget och att det har gått i tid. Det är bra. För järnvägen är dock den sjunkande punktligheten med 4 procent för andra resenärer under samma tid ett större problem. Det är inte min och Stina Bergströms bild av järnvägen som är problemet. Problemet är att punktligheten sjönk med 4 procent den senaste månaden. Tågen står still, och kontaktledningar ramlar ned. Det är det som gör att Tysklind med flera väljer att ta bilen i stället.

Jag måste ställa samma fråga som jag hade tänkt ställa till ministern som valde att inte komma hit. Jag antar därför att hon inte hade svaret.

Jag ställde frågan även till Rådström utan att få en skärva till svar; han började tala om väginvesteringar i stället.

Den 12 oktober 2012 sade regeringen att det krävdes 86 miljarder för att återställa järnvägen till det skick den har designats för, för att få en fungerande järnvägstrafik. Den 7 maj upptäcktes allvarliga brister. Man hade räknat med bara hälften av alla kontaktledningar som behöver underhållas. Och det har blivit uppenbart för alla att det verkligen behövs kontaktledningsunderhåll. Den 15 maj, efter alla de här bristerna och efter att de 6 miljarderna har upptäckts, kom regeringen till riksdagen och konstaterade att det behövs exakt samma summa – 86 miljarder – för att få en fungerande järnväg.

Hur går det till? Hade regeringen fel den 12 oktober 2012 när de sade att det krävdes 86 miljarder? Behövdes det bara 80 eller 70 miljarder? Eller är det helt enkelt så att vi med regeringens järnvägspolitik inte kommer att få någon fungerande järnvägstrafik?

Anf. 14 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Anders Ygeman gör ofta jämförelser i väldigt korta perspektiv. Just förra månaden var inte en bra tid för järnvägen. Det är klart att under den månaden var punktligheten säkert väldigt dålig. Men om man jämför i ett längre perspektiv, de senaste 30 åren, har punktligheten faktiskt ökat.

Jag tyckte nog att jag sade ganska tydligt att vi är fullt medvetna om de brister som finns, både när det gäller järnväg och på vägsidan. Det är anledningen till att vi har en ambitionshöjning när det gäller pengar till drift och underhåll av både vägar och järnvägar. Om man inte såg det sambandet fanns det ingen anledning till det. Anders Ygeman kan nog sova lugnt på nätterna, förvissad om att vi inte har missat detta.

Jag hade också, liksom Jan-Evert Rådström, noterat att det plötsligt hade uppkommit 3,9 miljarder på Trafikverket på grund av att de stora projekten har blivit billigare. Det är inte ett lika stort bekymmer som om det fattas 6 miljarder.

Hur man än vrider och vänder på det har vi fått en redovisning av att de 6 miljarderna inte fattas i budgeten. Det gjordes en felberäkning i något underlag i ett tidigt skede, men det rättades till. Jag vet egentligen inte varför ni envisas med att fortsätta. Det finns dock inget hål på 6 miljarder i budgeten.

Anf. 15 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag vill först tala om tidsserier. Jag valde Tysklinds tidsperspektiv. Det var Lars Tysklind som sade att han hade åkt tåg den senaste månaden och kommit i tid. Det var därför som jag sade att punktligheten under den senaste månaden faktiskt har fallit med 4 procent för resenärerna. Det var den fallande punktligheten för resenärerna som var problemet och inte min och Stina Bergströms bild. Tyvärr har förtroendet för järnvägen fallit dramatiskt under Alliansens tid vid makten.

Lars Tysklind, du får förlåta mig! Regeringen kommer till riksdagen med en proposition i vilken regeringen säger att det krävs 86 miljarder för att återställa järnvägen till det skick som den var designad för. Det är regeringens bedömning. Sedan visar det sig att hälften av alla kontakt-

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

ledningar i Sverige saknas – hälften. Det är en kostnad på mellan 6 och 10 miljarder.

Efter det har det också kommit ett antal andra tekniska rapporter som visar att underhållsbehovet sannolikt är större. Men vi struntar i det och tar bara det som Trafikverket självt har erkänt, de 6 miljarderna.

Efter att detta är känt kommer regeringen till riksdagen och konstaterar att exakt samma summa behövs för att få en fungerande järnvägstrafik, inte 85 500 miljoner, inte 86 500 miljoner, utan exakt 86 000 miljoner kronor – 86 miljarder kronor – krävs för en fungerande järnvägstrafik.

Kan Lars Tysklind redogöra för hur det går till? 6 miljarder försvinner, men summan behöver inte justeras det allra minsta. Det är inte konstigt att folk blir lite oroliga över att det underhåll som regeringen sade att de skulle göra i den ena propositionen kanske inte blir av i den andra propositionen i och med att det mellan de två har försvunnit 6 miljarder kronor – 6 000 miljoner.

Anf. 16 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Det är inte meningsfullt att diskutera den frågan. Det besked vi har fått är att det inte fattas några pengar i budgeten.

Anders Ygeman kan inte kommentera det just nu, men jag sade det i mitt anförande: Faktum kvarstår att verkligheten styr. Just pengarna till drift och underhåll av järnvägen har fördubblats sedan 2006. Vi kan väl ändå vara överens om att i 2013 års penningvärde var det 4,2 miljarder kronor 2006. Nu är det nästan 9. Man måste definitivt få mer drift och underhåll för 9 miljarder än för 4,2. Det borde även Anders Ygeman kunna acceptera.

Anf. 17 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag vill börja med bilden av järnvägen. Jag tillhör dem som tycker att tåg är det mest civiliserade sättet att resa på. Tyvärr är jag en av dem som har drabbats den senaste månaden. Precis som Anders Ygeman sade har det varit mycket förseningar på tågen från Värmland till Stockholm, men det har det varit under alla år som jag har suttit i riksdagen.

Det är dock glädjande att regeringen nu satsar mer pengar på järnvägen och att de bland annat har köpt idén från Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänstern om nya stambanor. Det tyckte de inte alls var någon bra idé i valet 2010.

Det är bra att vi bygger nya banor för snabbare tåg. Men det är också viktigt att vi satsar på de regionala banorna, på de mindre banorna. Vi i Miljöpartiet har en särskild pott på 9 miljarder för trimning och förbättring av ett antal regionala banor som har stor betydelse för godstrafik och persontrafik. Några sådana banor är till exempel Lysekilsbanan, Bohusbanan och Älvsborgs-, Kinnekulle-, Viskadals- och Karlsborgsbanorna i Västra Götaland. Lysekilsbanan ville Trafikverket lägga ned helt i vint-ras. Men där har regionen gått in, har försökt få i gång trafiken och försöker övertala Trafikverket att låta banan vara kvar.

Inget av de här projekten finns dock med i regeringens åtgärdsplan. Gunnar Malm har också sagt att det är just de här banorna som man vill prioritera bort underhållet på när man nu ska spara in de 6 miljarder kro-

norna som kanske fattas eller inte fattas. Hur som helst tänker man inte prioritera underhåll på mindre banor.

Jag vill fråga Lars Tysklind: Är det inte viktigt att rusta och underhålla de regionala banorna? Och är inte trafiken på Lysekilsbanan, Bohusbanan och de andra banorna i Västra Götaland värda att satsa på?

Anf. 18 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! När det gäller alla typer av järnväg och regionala banor är det väldigt viktigt att man ser helheten. Banan i sig är ju inget självändamål, om ingen bedriver trafik på den. Det sambandet kan säkert Stina Bergström och jag vara helt eniga om.

Jag kan inte säga att jag känner till alla regionala banor i landet, men jag känner väl till Bohusbanan och Lysekilsbanan. Att Lysekilsbanan finns kvar beror på att regionen ser att det finns en potential – och jag instämmer helt i den ståndpunkten – så vi får vänta och se. Det finns ett embryo till persontrafik nu, men det är kanske lite svårt att få folk att åka med järnvägen när man kommer till Göteborg betydligt snabbare med buss. Den kopplingen är ju inte helt solklar. Det är inte så lätt att köra persontrafik till Lysekil.

Men det kanske finns en potential, inte minst på godssidan. De som sysslar med godstrafik säger att det är väldigt viktigt att behålla stråket, för det är inte så lätt att få tillstånd för en ny järnväg. Det är det absolut viktigaste.

Västrafik har ju sagt att man ska köra trafik på Bohusbanan, och den har rustats kontinuerligt. Det har till och med byggts nya delar på sträckor där man har interfererat med motorvägen. Det finns alltså helt nya järnvägsavsnitt. Där finns det tydliga ambitioner att man ska hålla trafiken i gång och rusta upp över tid.

Om man fördubblar pengarna till drift och underhåll av järnväg gynnar det naturligtvis också dessa järnvägar. Men det är inte så himla märkligt att prioriteringen görs på de sträckor där flest människor reser. Det gäller både väg och järnväg.

Anf. 19 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag och Miljöpartiet anser att man ska kunna åka tåg och frakta gods i hela landet. Därför är de regionala banorna väldigt viktiga. Visst görs det en del satsningar på Bohusbanan, men det är inte tillräckligt för att man ska kunna köra så fort att det går snabbare att ta tåget än att ta bilen.

Det är oroande att investeringsbiten inte finns med i regeringens plan. Men det gäller också underhållet – jag vill återkomma till det. När Gunnar Malm, Trafikverkets gd, pratar om dessa felräkningspengar säger han att det inte är något problem därför att det finns en prioriteringsordning. Man prioriterar de mest trafikerade järnvägarna och skär ned underhållet på de mindre trafikerade.

Kinneullebanan stängdes av i somras därför att den var i så dåligt skick. Många av de regionala banorna behöver verkligen underhållas för att man ska kunna använda dem. Är inte Lars Tysklind – precis som jag – oroad över att de mindre trafikerade banorna ute i landet, som är så viktiga för landsbygden och godstrafiken, inte kommer att underhållas ordentligt?

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

Anf. 20 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Folkpartiet och även jag själv har en klar ståndpunkt. Det är självklart att de banor där man har en vilja att bedriva trafik måste naturligtvis hållas i godtagbart skick och även rustas upp så att de blir konkurrensdugliga.

Bohusbanan är ganska konkurrensduglig i dag, men det krävs att man får upp hastigheten på vissa avsnitt, och det finns ju sådana ambitioner.

Sedan har Miljöpartiet tydligt sagt att man vill ha speciella potter. Men faktum kvarstår, att det finns mycket mer pengar till drift och underhåll av järnväg. Även alla projekt som ligger under 5 miljoner och som Trafikverket självt beslutar om finns med i det här sammanhanget.

Jag har ju också varit med på alla möten med Gunnar Malm och även läst vad som har skrivits. Mycket handlar om de tekniska rapporterna som Trafikverket har skrivit och som oppositionen med bävan har tagit del av. Det görs en konstig analys om att det skulle vara fråga om en felräkning. Men det är snarare en inventering av de verkliga bristerna, och då handlar det inte om felräkning, utan det handlar om att man vill veta hur man ska agera i framtiden. Om man inte tar reda på det kan man ju inte gå vidare.

Precis som Jan-Evert Rådström sade uppgår de önskemål som kom in till tre gånger så mycket som de medel som finns. Inget av våra budgetförslag täcker tillnärmelsevis de behov som har uttalats. Så det kommer alltid att handla om prioriteringar. Då är det inte så märkligt att man prioriterar de sträckor där flest människor åker och där det finns en vilja att bedriva trafik. Det är det mest samhällsekonomiska och kostnadseffektiva sättet att arbeta på över huvud taget.

Anf. 21 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Låt mig inledningsvis yrka bifall till utskottets förslag i betänkandena i enlighet med det yrkande som Lars Tysklind med flera företrädare för Alliansen har gjort. Det är två betänkanden som hanteras.

I december 2012 beslutade denna kammare om en mycket ambitiös och framåtsyftande ekonomisk ram för framtida transportsatsningar i vårt land samt om åtgärder i planeringssystemet för landets samlade transportinfrastruktur. Beslutet omfattade samhällsfinansierade insatser på 522 000 miljoner kronor för åren 2014–2025. Beslutet innebar en 20-procentig ambitionsökning jämfört med tidigare beslut 2008/09 som i sin tur var en rejäl ambitionshöjning jämfört med de beslut som fattades i kammaren 2004. Det var beslut som var beredda och framlagda av en socialdemokratisk regering med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

Denna mycket kraftiga höjning av samhällets ambitioner på transportinfrastrukturens område ger oss i dag utrymme för en rad mycket angelägna satsningar i trafiken. Utöver de 522 miljarderna i satsningar över statsanslaget tillkommer dessutom ytterligare 85 miljarder kronor för angelägna insatser. Dessa 85 miljarder kommer från avtal om intäkter från trängselskatter, medfinansiering, avgifter och bidrag.

Summan av den förda politiken är en rekordstor satsning som dessutom är fullt ut finansierad. Så var ju som bekant inte alltid fallet på den tid Socialdemokraterna med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet styrde och ställde. Att lägga fram förslag och fatta låtsasbeslut om ofinansierade luftslott bygger inget bra samhälle.

Den statliga finansieringsramen på 522 miljarder fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt:

- 155 miljarder kronor går till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- 86 miljarder kronor – en fördubbling – går till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet. Utöver detta tillkommer Trafikverkets intäkter som alstras genom banavgifter – detta förhatliga ord och begrepp för den samlade oppositionen – som oavkortat går till att förbättra det svenska järnvägsnätet.
- 281 miljarder kronor går till åtgärder för statliga vägar och till åtgärder för det statliga järnvägsnätet, alltså nyinvesteringar. De går till medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt till räntor och amorteringar.

Därtill kommer alltså ytterligare 85 miljarder kronor utöver statens anslag.

Herr talman! Planen som vi diskuterar i dag innehåller åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet i hela landet, både inom landet och mellan landets olika delar. Regeringen föreslår också flera åtgärder som skapar bättre förbindelser mellan Sverige och andra länder. Det är angeläget eftersom Sverige är en av världens mest handelsberoende nationer.

Med stöd av investeringarna i planen förbättras pendlingsmöjligheterna inom olika arbetsmarknads- och utbildningsregioner. Jag ser i den del av landet jag kommer från, sydöstra Sverige, hur landsändarna växer ihop tack vare en kombination av investeringar i olika transportslag som gör livet för människorna lättare. Det ger i sin tur en mer differentierad och dynamisk arbetsmarknad med bättre funktion att möta människors behov och bidrar till regional utveckling, tillväxt och välfärd i sydöstra Sverige och annorstädes.

Särskilda satsningar görs i planen för gruvindustrin och besöksnäringen. Syftet är att nyttja de tillväxtpotentialer som finns inom dessa båda näringar. Det innebär i sammanhanget, vilket är värt att nämna, att det i infrastrukturplanen görs stora satsningar också på andra ställen än i de tre storstädernas omedelbara närhet.

För boende och näringsliv på svensk landsbygd är goda transporter av mycket stor betydelse. Därför höjer vi ambitionen till exempel för de enskilda vägarna, vilka är av betydelse inte minst för jord- och skogsbruket, och vi gör investeringar i Ostkustbanan och väg E20, eller ”Dödens väg” som den kallas i Skaraborgsbygden. De har också betydelse för att hela landet ska växa. Allt hänger ihop. En timmertrave bidrar i sin växt och förädling både till landets välstånd och till arbetstillfällen när den forslas längs såväl småvägar och Europavägar som stambanor innan den via båt och i förädlad form exporteras till andra sidan jordklotet.

Herr talman! Transportpolitikens kanske största utmaning är att möta och förena den ökade efterfrågan på gods- och persontransporter med ambitiösa och nödvändiga mål om att trycka ned klimatpåverkande utsläpp. På sikt ska självklart den negativa klimatpåverkan av trafiken bort helt och hållet. All annan politik är ohållbar. Men låt oss göra det på ett

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

sådant sätt att hela landet kan fortsätta att leva och bidra till välbefindandet. Det är de dåliga utsläppen, oavsett vilka fordon som orsakar utsläppen, inte fordonen och människornas möjlighet att förflytta sig, som ska bort.

Centerpartiets och Alliansens mål är att fem miljoner människor ska jobba i vårt land år 2020. För att det ska bli verklighet fordras det 350 000 nya jobb. Det är därför vi genomför denna historiska satsning på vägar, järnvägar, hamnar etcetera i Sverige. De 522 miljarderna plus de 85 miljarderna, det vill säga drygt 600 000 miljoner kronor ska användas för att göra det lättare att pendla till jobb och utbildning, till att knyta samman arbetsmarknader och för att företagens varor ska transporteras mer effektivt. Satsningar på transportinfrastruktur är inget självändamål. Satsningen är en viktig del av Centerpartiets och Alliansens arbetslinje för ett bättre land.

I samma syfte, att hävda arbetslinjen, har därför alliansregeringen sedan den tillträdde 2006 mer än fördubblat satsningarna på järnvägens drift och underhåll. 42 miljarder har blivit 86 miljarder. Vi har i konkret handling visat att vi kan träffa viktiga överenskommelser om att bygga ut tunnelbanan i Stockholm, Förbifart Stockholm, Citybanan, E20 genom Skaraborg, E22 genom Skåne, Småland och Östergötland, E4:an längs Norrlandskusten samt bygga nya bostäder i nära anslutning till kollektivtrafiken. Alltsammans är exempel på insatser som gör skillnad och väcker människors hopp.

Jag hade sett fram emot att i dag få höra vad en samlad oppositionspolitik, som står emot den utvecklingspolitik vi för, skulle bära och innebära. Vi har under våren sett punktvisa insatser mellan S, SD, V och MP på trafikområdet, insatser som ofta haft som syfte att återreglera, förstatliga, försvåra och förhindra människors möjligheter att utvecklas i sina landsdelar. Men i dag, när vi diskuterar den nationella transportplanen för åren 2014–2025, skulle väl det samlade rödgröna alternativet presenteras?

Så här långt i denna kammardebatt kan vi konstatera att det samlade alternativet saknas. I dag kommer vi i stället att kunna lyssna till fyra oppositionspartier med fyra helt olika förslag till åtgärder men möjligen med det gemensamma att man i stor utsträckning saknar finansiering för det man föreslår. I den mån det finns finansiering är det ofta i form av improduktiva och hämmande skatter, till exempel den för landet utanför storstaden så farliga och direkt improduktiva kilometerskatten eller skatt på avstånd, det som man valt att kalla för vägförbättringsavgift. Eller så finansierar man genom att stoppa väl underbyggda och förankrade projekt som väg E20, ”Dödens väg”, genom Skarabygden eller också låter man sedelpressen gå varm. Oavsett finansieringsmodell leder det till sämre välbefindande, misstro mot staten som förhandlingspart eller inflation.

Herr talman! Centerpartiet och alliansregeringen är, i stark kontrast till de rödgröna partierna, överens om en historiskt stor satsning på transportinfrastruktur i hela vårt land. Ytterst handlar det om att bidra till framväxten av jobb och tillväxt i hela landet. Sedan 2006 har 250 000 nya jobb tillkommit, trots en djup världsomspännande lågkonjunktur. Målet är att fem miljoner människor ska jobba år 2020. Då behövs ytterligare 350 000 jobb i vårt land. Bara så klarar vi vår välfärd. Det är i detta perspektiv den historiskt sett mycket stora satsningen på landets

samlade transportinfrastruktur görs – för jobben i hela landet, för miljön och för välfärden.
(Applåder)

Prot. 2013/14:130
24 juni

Anf. 22 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Anders Åkesson misstänker kanske vad jag ska fråga om. Ministern vågade sig inte hit för att svara på frågor om underhållshålet och Jan-Evert Rådström och Lars Tysklind hade inget svar, så jag försöker med Åkesson.

Den 12 oktober 2012 kom regeringen fram till att det krävdes 86 miljarder för en fungerande järnvägstrafik. Den 7 maj året efter upptäcktes att det saknades 6 eller 10 miljarder. Trafikverket har vidgått brister på 6 miljarder; de räknade bara med hälften av kontaktledningarna. Den 15 maj i år är summan densamma, 86 miljarder kronor. Trots att man tidigare missade minst 6 miljarder till kontaktledningarna – bara hälften räknades med – kommer regeringen ändå fram till exakt samma summa. Märkligt!

Jag ska ge Åkesson en liten ledtråd på vägen. Åkesson talade för tjänstfullt om sin hemregion, sydöstra Sverige. Tittar vi på behovet av spårunderhåll i Sydsverige, det vill säga Skåne, Blekinge, Småland, Kalmar, uppgår det till 4 ½ miljard kronor. De 6 miljarder man upptäckte mellan regeringens båda propositioner är alltså mer än hela spårunderhållet i hela södra Sverige. Det krävdes 86 miljarder innan man räknade med alla kontaktledningar, och enligt regeringen går det fortfarande att få en fungerande tågtrafik efter att man hittat hälften av kontaktledningarna i Sverige. Hur är det möjligt?

Anf. 23 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Om det vore som Anders Ygeman säger skulle det självklart vara utomordentligt allvarligt. Jag var tvungen att söka stöd för mitt minne i min almanacka och kan konstatera att den 3 juni kl. 10 eller möjligen kl. 11 hade vi ett utskottsmöte i trafikutskottet. Generaldirektör Gunnar Malm var kallad dit i anledning av de uppgifter som Anders Ygeman nu redovisar om glappet på 6 miljarder kronor.

Jag med flera ställde den mycket direkta frågan till generaldirektören: Påverkade den här felräkningen – som det kommit att döpas till – det underlag som lämnades till regeringen inför beslutet om 86 miljarder, eller var det korrigerat, så att felet var borta innan? Det svar jag uppfattade, herr talman och Anders Ygeman, var att kontaktledningsfelräkningen var korrigerad och borta innan underlaget lämnades till regeringen inför beslutet om en proposition med förslag om 86 miljarder, vilket är den siffra vi har fattat beslut om i en nationell plan.

Det som Gunnar Malm därutöver sade och som jag också tyckte var mycket värdefullt var att vi i dag, tack vare att vi varit mer noggranna, har långt bättre underlag än tidigare av relevans för beslut om kostnader och planer för drift och underhåll av väg och järnväg i vårt land.

Herr talman! Jag var nöjd med de besked jag fick av Gunnar Malm förmiddagen den 3 juni. Anders Ygeman var med på samma möte, men tycks inte ha varit av samma uppfattning.

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

Anf. 24 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Men om felet var korrigerat, som Anders Åkesson påstår, varför är summorna då likadana? Hur kommer det sig att man kan korrigera 6 miljarder och komma till en summa som på kronan och öret är densamma? Det är jättemärkligt. Man säger att det behövs 86 miljarder för en fungerande järnvägstrafik. Åkesson går på frukostmöte med Gunnar Malm och säger: Det är lugnt – det behövs fortfarande bara 86 miljarder kronor, trots att 6 miljarder ytterligare i underhållsbehov och mer därtill har upptäckts.

Svaret är enkelt, herr Åkesson. Vad Gunnar Malm sade på det här mötet var att det inte är några problem att det blir 6 miljarder mindre, eftersom man har en prioriteringsordning. Man stryker helt enkelt ut de 6 miljarder som är minst viktiga för underhållet. I Dagens Nyheter och Sveriges Television sade Gunnar Malm att det gäller glesbygden. Kanske blir det Kalmar, Blekinge och Kronoberg som stryks ut.

Herr Åkesson får nog åka till hemlänen och förklara varför det inte saknas några pengar. Även om man stryker bort hela spårunderhållet i Skåne, Blekinge och Kalmar saknas det fortfarande 1 ½ miljon i prioriteringsordningen för att få ihop till Trafikverkets felräkning. Åk du hem till din valkrets glad och lugn och säg att det inte är något problem. Generaldirektören för Trafikverket har löst det här. Det blir inget spårunderhåll i Kalmar och Blekinge under de närmaste elva åren. Problemet finns inte. Det finns inget hål. Så resonerar Kalmar läns företrädare i riksdagen Anders Åkesson.

Anf. 25 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! För det första ska vi inte reducera trafikutskottets möten, som leds av Anders Ygeman, till ”frukostmöten”. Jag betraktar dem allvarigare än så. Vi kallade in den högsta tjänsteman vi har inom den samlade transportinfrastrukturen i det här landet för att föra ett förtroendefullt samtal och få vettiga svar.

För det andra, herr talman och Anders Ygeman, konstaterade vi att det i sydöstra Sverige numera investeras med riktiga pengar i reala projekt och riktiga infrastruktursatsningar. Senast invigde jag och landshövdingen i Blekinge län en fantastisk järnvägssatsning mellan Karlskrona och Emmaboda. Det var fråga om en dryg miljard. Drygt 2 ½ miljard har totalt sett investerats i järnvägsinfrastrukturen i sydöstra Sverige sedan vi bytte regering i det här landet. Nu kommer det nämligen pengar till objekten. Nu är det inte luftslott och snack längre. Nu är det pengar med, Anders Ygeman. Jag är inte nöjd, men det händer oändligt mycket mer nu än tidigare i södra Sverige, om inte i hela landet. Vi hade hål på 60–100 miljarder i de budgetar ni ansvarade för.

Angående hålet på 6 miljarder var det svar vi fick att felet var borträknat innan regeringen fick underlaget till förslaget till riksdagen om 86 miljarder. Detta ligger kronologiskt före beslutet 2012 och före slutet 2014. Jag ställde precis de frågorna till generaldirektören för Trafikverket och fick mycket nöjsamma svar.

Jag uppmanar Ygeman att stå kvar och vänta. Jag är inte klar. Min talartid är inte ute. Om Ygeman ägnar sig åt att stå still i talarstolen och lyssna och åt att vara närvarande på de möten han själv leder kommer vi att vara nöjda med samma svar.

Anf. 26 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Om 16 år, år 2030, ska vi ha en helt fossiloberoende fordonsflotta här i Sverige. Det var ett mål som Anders Åkessons partikamrat Andreas Carlgren satte upp som miljöminister. Jag tycker att målet var bra, även om det var lite luddigt.

Men nu har vi haft en centerledd utredning som presenterade sitt resultat i höstas, *Fossilfrihet på väg*. Utredningen slår fast att vi för att nå detta mål måste styra om våra transporter och åka mer kollektivtrafik. Vi måste gå och cykla mer och åka mindre bil. Vi måste köra våra saker mer med tåg och båt i stället för med lastbil. Utredningen pratar om att vägtrafiken behöver minska med 20 procent till år 2030.

Jag vill fråga Anders Åkesson: Hur går det här ihop med att ni nu lägger fram en transportplan som räknar med att vägtrafiken tvärtom ska öka?

Anf. 27 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag tackar Stina Bergström för frågan. Jag känner väl till FFF-utredningen, som leds av Lars B Johansson. Såvitt jag vet har han inte någon politisk hemvist. Han är professor i Lund och mycket duktig på de här frågorna. Så sent som i morse intervjuades han i *Dagens Eko* om vätagsexperiment och annat.

Utredningen är just nu på remiss, som Stina Bergström väl känner till. Det är den gången vi normalt sett har i ett civiliserat beslutsfattande i vårt land. Det görs en grundlig och gedigen utredning. Man rapporterar till ansvarigt departement och ansvarig minister, i det här fallet Näringsdepartementet och energiminister Hatt, om jag inte minns fel. Utredningen går på remiss, där man låter en omvärld bedöma klokskapen i förslagen. Man samlar in remissvaren. Man lägger fram förslag till Sveriges riksdag. Sedan lagstiftar vi. Det är så det går till, Stina Bergström. Man kan inte rycka ur delar av en utredning och hafsa till en lagstiftning hipp som happ. Så funkade det inte i ordning-och-reda-landet Sverige.

Det FFF-utredningen pekar på och som jag tycker är väldigt bra och stöder är att det är utsläppen som är bekymret, inte fordonen. Ett aldrig så finurligt spårbundet fordon som alstrar besvärliga utsläpp är precis lika bekymmersamt ur människors hälsoperspektiv och ur natur- och miljöperspektiv som ett gummihjulsburet fordon. Jag tycker att FFF-utredningen under Lars B Johansson mycket elegant skissat upp det jag nyss sade i talarstolen. Det är utsläppen vi ska stoppa, krossa och stänga, inte människors rörlighet och näringslivets behov av transporter.

Anf. 28 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag tycker inte riktigt att jag fick svar på min fråga. FFF-utredningen säger att vi måste minska vägtrafiken med 20 procent till år 2030. Hur går det ihop med att man nu lägger fram en trafikplan som grundar sig på en prognos om att trafiken i stället ska öka?

16 år är inte någon lång tid. Det gäller att man kommer i gång nu. Målet antogs 2008. Visst, jag har respekt för att det tar tid med demokrati, remissomgångar och allt detta. Men det kan inte ta tio år från att man har antagit ett mål till att man kommer fram till hur man ska nå det.

I stället grundar sig er trafikplan på Trafikverkets prognoser om hur mycket trafiken ska öka med. Man säger att personbilstrafiken ska öka

med 34 procent och lastbilstrafiken med 37 procent mellan 2010 och 2030.

Om vi tittar historiskt på Trafikverkets prognoser för trafiken kan vi se att de är dåliga på att slå in. Mellan 1997 och 2010 sade man att biltrafiken skulle öka med 29 procent. Resultatet var 13 procent. Tågtrafiken trodde man skulle öka med 26 procent, och den ökade med 59 procent. Vi har i Sverige, historiskt, byggt i förhållande till den verkliga trafikutvecklingen för lite järnväg och för mycket väg.

Jag vill upprepa min fråga: Hur går det ihop med FFF-utredningens mål om minskad vägtrafik att lägga fram en plan som grundar sig på en ökad trafik? Varför har ni låtit trafikplanen styras av felaktiga prognoser i stället för ett centerpartistiskt mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030?

Anf. 29 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Just i syfte, Stina Bergström, att genomföra Centerpartiets och Alliansens mycket kloka ambition om en fossiloberoende fordonsflotta senast 2030 genomför vi en seriös och vettig utredning under ledning av Lars B Johansson för att få fram den verktygslåda som fordras. Utredningen är nu ute på remiss för att få in andra och relevanta synpunkter. Det är det fordonsslagsberoende, trafikslagsberoende, som är tongivande i Lars B Johanssons utredning.

Låt mig ge ett exempel. Den kilometerskatt som Miljöpartiet och Stina Bergström talar sig varm för, kilometerskatt på gummihjul, skulle bli improduktiv, kontraproduktiv, exempelvis mot ambitionen att öka andelen bibränsle i alla former av rullande fordon, i syfte att sänka den klimatpåverkande delen. Varför är det så? Jo, därför att kilometerskatten blir skatt på avstånd, vilket reducerar ekonomin och förutsättningen att samla det som kallas ”grot”, grenar, rot och toppar. Vi kokar detta till exempelvis biodiesel, förädlad på Preems raffinaderier på västkusten, för en stor del av vår svenska lastbilsflotta. Det är så ekonomin och verkligheten hänger ihop, Stina Bergström.

Man kan inte ensidigt lägga på en improduktiv skatt därför att man älskar ett fordonsslag före och högre än ett annat. Vi måste tänka teknikneutralt men ha en gemensam ambition om en fossilbränslefri fordonsflotta. Den ambitionen kan vi uppnå.

Genom att tillåta längre, tyngre och effektivare transporter kan vi reducera antalet fordon och därmed uppnå det som vi båda vill. Då kan vi inte heller, likt Miljöpartiet, kräva kortare och lättare lastbilar.

Anf. 30 TONY WIKLANDER (SD):

Herr talman! Vi behandlar i dag flera betänkanden, och vi debatterar gemensamt betänkandena TU19 och TU20. Jag ska därför be att få i TU19 yrka bifall till reservation nr 7 under punkt 7. I övrigt står jag bakom och välkomnar förslaget till beslut i utskottets betänkande. Angående betänkande TU20 vill jag yrka bifall till reservation nr 11 under punkt 7 samt reservation 14 under punkt 10. I övrigt står jag bakom utskottets förslag till beslut i betänkandet.

När man står långt ned på talarlistan hinner man reflektera när man hör de tidigare inläggen.

Vad vi i dag har ställt oss bakom är egentligen Sverigedemokraternas politik sedan 2011 års budget, i stort sett oförändrad, och som vi avser att fortsätta att följa upp.

När det gäller järnvägen vill vi återställa det förtroende som har halkat utför ordentligt. Det är möjligt att vi sverigedemokrater tidigare har varit lite naiva i tron att riksdagens tillkännagivande per automatik är en garanti för att det kommer en åtföljande lagstiftning. Vi har lärt oss under åren att så inte är fallet. Därför återkommer vi flera gånger till samma tillkännagivanden, även om de nu har skärpts.

Jag finner en liten förbättring hos regeringen, att man uppenbarligen har nödgats lyssna mer. Det är bra. Men om det inte blir något annat av än själva lyssnandet har det naturligtvis ingen större effekt.

Låt oss tala lite om järnvägsunderhållet. Det inger inte heller något förtroende att till exempel entreprenörer ska kontrollera sig själva. Det är inte alls speciellt bra.

Vi sverigedemokrater stöder motioner med förslag om långsiktig ökning av anslaget till järnvägsunderhåll. I likhet med flera andra partier anser vi att järnvägssystemet i dag plågas av betydande brister. Det har också framkommit i alltmer alarmerande medierapportering. Framför allt framkommer det tydligt när vi kan se köerna när folk inte kommer någonstans med järnvägen. Resenärer är strandsatta.

I dag föreslår riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete. Regeringen bör se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur. Det här är, enligt min uppfattning, viktiga åtgärder för en fungerande järnvägspolitik.

Betänkandet är klagande. Låt mig lite kort säga något om lastbilar. Det är samma visa där. Det går inte snabbt. År efter år debatterar vi, och gång på gång görs tillkännagivanden.

Inledningsvis hörde jag Ygeman nämna att elva länder har skärpt cabotageregler. Det talar ett tydligt språk, nämligen att man inte vill föra EU:s politik om att släppa det hela fritt, att låta det rulla på – konkurrensen är viktigare.

Nu bör Sverige skärpa sig och se till att det blir den lagstiftning som vi har begärt. Jag menar att regeringen bättrar sig, även om det nu sker under galgen. Vi kan se på sanktionsavgiften. När jag såg Transportstyrelsens förslag om 20 000 kronor väckte jag omedelbart en motion om att avgiften åtminstone behöver fördubblas, varefter regeringen nu ökar budet till 40 000 kronor. Det är ibland rena pokerspelet, även i den här kammaren.

Sjöfarten fortsätter att vara en trist historia. Vad blev det av tonnageskatten? Oavsett vad man har tyckt och tänkt de senaste 20 åren har det mycket länge varit en klar majoritet för att införa en tonnageskatt. Detta har också debatterats i flera omgångar.

Farledsavgifter har också varit ett sätt att försöka rädda något av den Östersjöfart som är så viktig för oss. Svaveldirektivet blev en torped i skrovet på den omfattande sjöfart som rör sig i Östersjön. Visst gjorde man ett undantag – hur det nu gick till. I varje fall har det inte diskuterats

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

innan det kom några beslut. I Medelhavet gick det att köra på, men i Östersjön skulle det ges på skallen – och det skedde ordentligt.

Hur detta ska gå vet jag inte. Jag ska träffa representanter för rederinärningen i Visby om några dagar. Det blir väl en diskussion där. Om man i stället höjer farledsavgifterna blir jag närmast chockad.

Jag har inte mycket mer att tillägga för stunden i denna fråga. Jag yrkar återigen bifall till de reservationer jag tidigare har nämnt för talmanen.

Anf. 31 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Tony Wiklander tar upp frågan om järnvägen, och det har vi alla gjort i den här debatten. Det gör vi naturligtvis på grund av att det är en central fråga när vi diskuterar infrastruktur.

Vi är väl helt överens om att det finns stora brister i det svenska järnvägssystemet på grund av att man lider av årtionden av eftersatt underhåll. Det är den direkta orsaken till att ambitionerna har fördubblats när det gäller drift och underhåll av järnväg. Det är fakta. Det är inte en slump, utan man ser tydligt konsekvenserna att det bristande underhållet.

Vad jag egentligen vill fråga Tony Wiklander om är tillkännagivandet till regeringen. Det är naturligtvis riksdagens rättighet att göra ett tillkännagivande. Hur ser Tony Wiklander på den utredning som pågår och som leds av Gunnar Alexandersson för att utreda järnvägens organisation? Är det någonting som Tony Wiklander följer och ser vilka frågor man kan få svar på? Jag kan inte se annat än att, kopplat till tillkännagivandet, svaren kommer att ges av utredningen. Tycker Tony Wiklander att det är viktigt att avvakta den utredningen och se vad Gunnar Alexandersson kommer fram till, eller ska vi fatta ad hoc-beslut utifrån tyckande och tänkande och slå ned på än det ena, än det andra? Eller ska vi vänta och se på helheten? Är det viktigt för Sverigedemokraterna och Tony Wiklander att få svaren från Gunnar Alexandersson?

Anf. 32 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Herr talman! Förvisso är bristerna gamla. Järnvägens status blir allt sämre ju längre bristerna består.

Det förebyggande underhållet är närmast obefintligt, och jag tänker på kontaktledningarna. Jag tog upp några enkla frågor med generaldirektören den 3 juni. Man har avvecklat vissa självklara delar av förebyggande underhåll vad gäller luftledningarna och strömavtagare. Man sade att man skulle ta åt sig detta och se över det hela igen.

Det är en märklig slapphet att lägga av med så värdefulla saker som kanske kan förebygga haverier som ibland stoppar hela trafiken.

Lars Tysklind nämnde Gunnar Alexanderssons utredning. Jag har varken tillsatt den utredningen eller än mindre utsett den som skulle göra den. Utredaren Gunnar Alexandersson påpekar att Trafikverket, för att klara sin roll som beställare, åtminstone bör ha egna resurser för kännedom om och kontroll av anläggningen. Det handlar både om att upptäcka akuta brister och om att ha kunskap om vilket förebyggande underhåll som måste utföras. Det om detta.

Anf. 33 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Vi får inte glömma bort att det hela tiden pågår processer inom Trafikverket kring hur man identifierar och hanterar underhållsbehov och reinvesteringar. För Trafikverkets del är det naturligtvis en fördel att jobba med 9 miljarder årligen jämfört med de 4,2 miljarder som fanns 2006. Det är viktigt.

Min fråga gällde de svar som Gunnar Alexandersson ska komma fram till i sin utredning som ska komma 2015. Är det viktigt för Tony Wiklander och Sverigedemokraterna att vi har de svaren innan vi fattar beslut? Eller ska vi fatta beslut på andra grunder under tiden?

Det här betyder inte att processerna i Trafikverket avstannar, utan de har sina styrningseffekter.

Tony Wiklander tog upp även sjöfarten och tonnageskatten. Jag vill ännu en gång framhålla att det finns en väldigt klar ambition att en sådan skatt ska införas. Det har kanske varit en lång process, men det finns ingen annan ambition än att vi i Sverige ska införa tonnageskatt, och det ska göras på ett riktigt sätt.

Anf. 34 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Herr talman! Lars Tysklind var inne på principerna för tillkännagivande. Varje gång det görs ett sådant får vi höra att det pågår något som vi bör invänta. Gunnar Alexandersson har väldigt tydligt, för att inte säga övertydligt, informerat dels utskottet, dels andra om inriktningen på vad han ska göra. Inriktningen sade mig en del. Han menade på att här finns ingen väg tillbaka, utan det system som har skapats under den här regeringen är oåterkalleligen fast och kan inte ändras. Det gjorde att mitt intresse för utredningen svalnade en del.

Slutligen var det fråga om tonnageskatt. Hur länge har den ambition som Lars Tysklind talar om funnits? Om man hade den omsorg om sjöfarten som Lars Tysklind ofta framhåller, och även i dag, kanske man hade sett till att få det här gjort. Det ropas efter åtgärder för att lindra den situation som man nu sitter i, gärna medan vi har någon enda svensk flagga kvar i aktern på något fartyg, för det börjar blir alltmer sällsynt.

Svaveldirektivet var en riktig smäll i skallen på rederierna. Det vet både Lars Tysklind och jag.

Anf. 35 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Tony Wiklander säger att det är märkligt att vi kommer med invändningar så fort det görs ett tillkännagivande och säger att saker och ting pågår. Men det är faktiskt exakt det som sker – det pågår åtgärder. I brist på saker att kritisera kan man försöka med ett tillkännagivande om något som pågår. Det faller tillbaka på Tony Wiklander själv.

Jag skulle vilja ställa några frågor till Tony Wiklander gällande bland annat samhällsuppdraget. Tony Wiklander har varit tydlig med att det ska vara i statlig regi inom järnväg. Vad har Tony Wiklander att säga till de kanske 4 000–5 000 privatanställda som jobbar inom järnvägen, förvisso i både svenska och utländska företag? Vart tycker Tony Wiklander att de ska ta vägen som i dag jobbar inom dessa företag och sedan inte kan verka om det blir anställningar inom Trafikverket? Det är en direkt fråga till Tony Wiklander.

Tony Wiklander är emot kommunal medfinansiering. Då ska jag göra ett medskick, för han sade i talarstolen att han ska träffa redarfolket i Almedalen. Du kan väl ta upp diskussionen, Tony Wiklander, om den nyinvidga hamnen i Gävle, med kommunal medfinansiering, och deklarera Sverigedemokraternas ståndpunkt att ni tycker att det var bedrövligt att den hamnen kom till stånd delvis tack vare kommunal medfinansiering. Det måste nämligen vara kontentan.

Anf. 36 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Herr talman! Jag ska börja bakifrån. Medfinansiering har vi talat en hel del om här i kammaren och inte minst i utskottet. Revisorerna gjorde det klart hur de såg på medfinansiering. Jag tycker nog att det är bra med en ny hamn. Det är bra när projekten slutförs.

Frågan är, precis som revisorerna anmärkte: Vart tar de statliga prioriteringarna för infrastruktur vägen? Ja, de får stryka på foten. Det blir naturligtvis de kommuner, landsting och regioner som har bäst muskler att klara medfinansieringar som vinner i förhandlingar. Därmed försvinner prioriteringarna. Det är rätt ofrånkomligt. Jag tror inte att man kan komma förbi det faktumet.

Därför är vi lite skeptiska. Vi säger inte blankt nej till all medfinansiering, men det ska i så fall vara på väldigt speciella villkor.

Sedan säger Jan-Evert Rådström att man har invändningar mot hur verkställandet har skötts. Ja, det vore väl konstigt om vi inte hade det. Det pågår ju praktiskt taget alltid utredningar, och det märkligaste är att de brukar få en väldig fart i fråga om saker som vi ska avvakta under lång tid så fort ett tillkännagivande är gjort. Det har vi märkt under trafikskottets planering. I regel kommer vi tillbaka till samma saker om och om igen – tonnageskatt och vad det nu är.

Anf. 37 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Då börjar jag med den första frågan igen: Vart ska de 4 000–5 000 privatanställda som jobbar inom järnvägen i dag ta vägen? Det är lätt att kasta ut utländska företagare – det kan jag förstå att Tony Wiklander står bakom. Men var gör du av de utländska företag och de svenskar som i dag jobbar inom den privata sektorn på svensk järnväg? Det kommer att försvinna tusentals människor. Redovisa gärna var du vill göra av både de utländska aktörerna som agerar i Sverige och de svenska privatanställda!

När det gäller medfinansiering ska jag inte anklaga Tony Wiklander för att vara dåligt påläst, men jag kan drista mig att säga att det kanske är lite gamla dokument som han har fått tag på.

När det gäller medfinansiering har vi styrt upp detta just med att det är viktigt att det är en prioriteringslista som Trafikverket och regeringen har gjort som ska följas. Vi har gått ifrån den princip som fanns under socialdemokratisk tid – exakt det som du tog upp – när man köpte sig före i kön, gjorde förskotteringar och gjorde saker så att vem som helst kunde komma in och få projekt. Det är de gamla dokumenten du läser, Tony Wiklander.

Alliansregeringen har vidtagit de här åtgärderna. Om du och jag hade haft den diskussionen lite tidigare kanske du inte ens hade stått bakom det tillkännagivandet. Du tycker tydligen att det är bra med medfinansie-

ring bara det finns regler. Det är exakt det beslutet som regeringen har fattat.

Prot. 2013/14:130
24 juni

Anf. 38 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Herr talman! Jag ska inte blanda mig i Rådströms resonemang om utlänningar och svenskar och vad man kan förvänta sig av Sverigedemokraterna i den vägen. Det tänker jag inte sänka mig till.

Vad vi talar om här är olika systemskiften. Ni skiftade system för järnvägen och dess underhåll när ni kom till makten enligt den moderata modellen köp och sälj. Och det har sannerligen varit mycket köp och sälj. Nu får de inte plats på banorna längre, och de får inte plats för att göra underhållet. Man hör till och med om händelser med ”ploglyft”.

Så går det till när alla entreprenörer ska slåss om samma grej och var sin lilla bit. Alltihop är fragmentiserat. Det blir ingen effektivitet av det hela. Och det blir inget förebyggande underhåll, som har efterlysts så många gånger här och som jag tror hade gjort skillnad.

Om det är gamla handlingar jag har eller inte när det gäller medfinansiering: Den handling jag citerade var Riksrevisionens rapport om hur man ser på det här. Den får väl vara gammal bäst den vill. Jag har inte sett någon ny sedan dess, så jag nöjer mig med den som finns.

Anf. 39 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag förstod av inlägget att Tony Wiklander, med rätta, var upprörd över järnvägens status och över hur resenärer får stå på peronger och vänta på inställda tåg. Jag skulle därför vilja fråga Tony Wiklander varför han och Sverigedemokraterna ställer sig bakom den femdubbling av banavgifterna som regeringen har gjort och den femdubbling som regeringen planerar.

Anf. 40 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Herr talman! Det är lätt att svara: Nej, jag ställer mig inte alls bakom några höjda banavgifter från regeringens sida eller från någon annans sida. Det är vad jag kan säga: Vi vill inte höja några banavgifter.

Vi vill att vi ska få en järnväg i någorlunda balans. Jag tror att det var du själv som sade att om man köper en Skoda kan man inte räkna med att få en Mercedes. Det var något åt det hållet.

Anf. 41 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Ja, det stämmer. Men tyvärr stämmer det inte att ni inte ställer er bakom någon höjning. Jag läser högt ur det betänkande som ni har ställt er bakom och som ni ska rösta för här i kammaren i dag:

”I förslaget till nationell plan beräknar Trafikverket att intäkterna från banavgifter baserade på EU-rätt och järnvägslagen kommer att uppgå till 22,8 miljarder kronor. I skrivelse 2013/14:233 anges att regeringen anser att riksdagens tillkännagivande är omhändertaget.”

I dag kommer alltså Sverigedemokraterna att rösta för en femdubbling av banavgifterna på Sveriges järnvägar, precis som Sverigedemokraterna gjorde i utskottet.

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

Anf. 42 TONY WIKLANDER (SD) replik:
Herr talman! Ursäkta, men jag vet inte riktigt vad det är Anders Ygeman åberopar.

(ANDERS YGEMAN (S): S. 27 i utskottsbetänkandet.)

Vi är emot banavgifterna, så det har blivit något tekniskt fel i så fall. Det är allt jag kan svara.

Anf. 43 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Världens samlade utsläpp av växthusgaser ökar i allt snabbare takt. I rapporten från FN:s klimatpanel, IPCC, som presenterades i april 2014 betonar man vikten av snabba och kraftiga utsläppsminskningar. Vi kan konstatera att Sveriges inrikestransporter står för en tredjedel av våra klimatutsläpp. Inom transportsektorn är vägtrafiken den helt dominerande utsläppskällan. Utsläppen från trafiken är i princip kvar på samma nivå som 1990.

Vi i Vänsterpartiet är övertygade om att det går att ställa om Sverige och skyndsamt minska utsläppen av växthusgaser och samtidigt vara en industrination och ett välfärdsland i framkant. Det är därför som vi vill kraftigt höja ambitionsnivån i klimatpolitiken. När Sverige går före och tar sitt ansvar för utsläppen är vi övertygade om att vi kan påverka andra länder att se fördelarna med att ställa om samhället för långsiktig hållbarhet.

Vänsterpartiet vill skärpa det svenska utsläppsmålet till 45 procent till 2020, och målet ska uppnås genom att samtliga utsläppsmålsminskningar görs på hemmaplan, i Sverige. Detta kan vi genomföra med breda, samhällsnyttiga investeringar i grön infrastruktur, och då bidrar vi till att nå både miljö- och klimatmål.

Det behövs ett systemskifte inom infrastrukturen för en grön omställning, vilket innebär att Sverige blir ett bättre samhälle med fler jobb. För detta krävs kraftiga statliga investeringar i järnväg och kollektivtrafik. Det ger förutsättningar för att andelen kollektivtrafikresenärer och gods-kapaciteten på spår kan öka och att vägtransportvolymerna kan minska.

Herr talman! Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets reservation 12, *Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur*, punkt 7, i trafikutskottets betänkande 20.

I detta sammanhang måste jag kommentera de talare från allianspartiernas sida som slår sig för bröstet och säger att man satsar så oerhört mycket på infrastruktur.

Då drar jag mig till minnes att i den föregående planen, 2010–2021, hade de rödgröna partierna, där Vänsterpartiet ingick, en ram på 518 miljarder. På den tiden hade allianspartierna 417 miljarder. Därför tycker jag att den ökade satsningen för den nya planperioden 2014–2025 på 522 miljarder inte är så mycket att slå sig för bröstet för. Visserligen är det bra att öka satsningen, men så mycket handlar det ändå inte om.

Sedan blir jag så oerhört less och trött på att höra en lögn återupprepas för trettioelfte gången. Man säger att det fanns många svarta hål när vi hade infrastrukturplanen på 518 miljarder.

Det är lögn helt igenom. Jag råkade nämligen vara med i budgetförhandlingsgruppen på den tiden. Jag vet att det fanns pengar, bland annat från överskott i statsbudgeten. Det var någonstans mellan 50 och 70 miljarder – sådana pengar som ni i alliansregeringen har använt till skattesänkningar i hundramiljardersklassen. Jag tycker att det ska finnas någon form av hederlighet i de här sammanhangen, så jag vädjar till er om det.

Åtgärdsplanen för transportsystemet 2014–2025 på 522 miljarder som regeringen redovisar är tyvärr alldeles för låg. Den ger inte utrymme för de åtgärder som måste göras för att komma till rätta med transportsektorns miljö- och klimatpåverkan.

I Naturvårdsverkets yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan påtalar man allvarliga brister. Det saknas beräkningar och analyser av hur planen påverkar trafikutvecklingen. Därmed går det inte att bedöma i vilken utsträckning planen uppfyller målen för transportpolitiken. Det går inte heller att bedöma hur planen påverkar miljön, vilket är ett krav vid miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken.

Vänsterpartiet föreslår därför att Trafikverket får i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till plan med inriktning på klimatomål, övriga miljö kvalitetsmål samt ett transportsnålt samhälle.

Herr talman! Vänsterpartiet förespråkar en kraftfull ökning av ramarna till 595 miljarder, vilket vi bedömer är både realistiskt och nödvändigt för att utveckla en hållbar infrastruktur. Vi anser att det krävs en kraftig ökning av järnvägsinvesteringar liksom satsningar på lokal spårtrafik för att möta behovet av klimatsmarta transporter både i storstäder och i övriga delar av landet. Bland de investeringar som vi anser bör prioriteras finns:

- satsningar på höghastighetsbanor
- byggande av Norrbottenbanan
- ytterligare utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholm
- högre hastigheter längs Ostkustbanan, Dalabanan och Södra stambanan
- Inlandsbanan med tillhörande tvärbanor
- järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara

Herr talman! I maj 2014 kunde SVT avslöja allvarliga brister i Trafikverkets beslutsunderlag för underhåll av kontaktledningar, spår och spårväxlar samt en felräkning som pekade på att det kunde saknas upp till 19,5 miljarder i regeringens ekonomiska ram för transportsystemet under 2014–2025.

Jag ser det som att felräkningen kan ha uppstått som en konsekvens av att Trafikverkets kompetens tenderar att utarmas i takt med deras ambitioner att entreprenörerna – marknaden eller de så kallade totalentreprenörerna – ska ta över Trafikverkets ansvar för hela järnvägsunderhållet och arbetet med det.

Regeringens ram för drift och underhåll samt reinvestering i statliga järnvägar uppgår, som många har varit inne på, till 86 miljarder. Vänsterpartiets ram ligger på 109 miljarder. Det beror mycket på att vi räknar

in att inte banavgifterna ska höjas av skäl som här har framförts: Vi vill inte att järnvägar ska ha sämre konkurrensfördelar när det gäller att transportera gods. Andra transportslag saknar ju sådana avgifter.

Vänsterpartiet vill att regeringen skyndsamt återkommer med förslag om mer resurser så att inte exempelvis områden utanför storstäderna drabbas för att det finns för lite pengar. I det sammanhanget vill jag särskilt uttala mitt och Vänsterpartiets tillfredsställelse över trafikutskottets tillkännagivande i betänkande 19, *Järnvägspolitiska frågor*, om att regeringen uppdrar till Trafikverket att skyndsamt bygga upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete. Vidare föreslås att staten tar det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet av statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 1, Järnvägssystemets reglering, punkt 1 i betänkande 19, *Järnvägspolitiska frågor*.

Riksrevisionen har granskat om regeringen gett myndigheter och aktörer på järnvägsmarknaden förutsättningar för järnvägens punktlighet. Riksrevisionen har i sin rapport pekat på en rad alarmerande brister i regeringens politik. Riksrevisionens övergripande slutsats är att det finns en outnyttjad potential i användningen av befintliga banor. Riksrevisionen påtalar att det saknas effektivitet i planering och styrning av infrastrukturens underhållsentreprenader, trafikledning, depåfrågor, kapacitetstilldelning och tågdrift samt fordonsunderhåll.

Regeringens svar på Riksrevisionens påtalanden är att den har tillsatt två utredningar: en om järnvägens organisation och en om modern reglering av person- och godstransporter på järnväg. De två övergripande utredningarna är inte på långa vägar tillräckliga, menar jag. Det saknas konkreta åtgärder för att komma till rätta med tågförseeningarna, som i sin tur bidrar till tågkaoset som vi har upplevt alltför mycket av.

Vänsterpartiet anser att avregleringar och privatiseringar inom järnvägen måste ersättas med ett gemensamt och sammanhållet system som sätter resenären och godstransportören i centrum.

Resultatet av avreglering och privatiseringar under de drygt två gångna decennierna har blivit det motsatta till vad som utlovades när järnvägen började avregleras och privatiseras. Järnvägen bedrivs i dag mer ineffektivt och med sämre kvalitet än när den drevs i offentlig regi.

I en tid då spårbundna alternativ är viktigare och mer populära än någonsin ska inte järnvägens samhällsnytta underordnas lönsamhet och konkurrens! Järnvägen bör därför återregleras och samhället ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet.

Herr talman! Eftersom det här är min sista kammardebatt vill jag rikta några korta ord till tjänstemännen i trafikutskottskansliet och riksdagen i övrigt. Tack för det goda samarbetet under de gångna mandatperioderna! Tack även till ledamotskollegerna i utskotten!

Sist men inte minst: Mina år som ledamot i Sveriges högst beslutande organ hade inte varit möjliga om inte väljarna i Norrbotten gett sitt förtroende till Vänsterpartiet och mig att representera dem. Tack!

(Applåder)

Anf. 44 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Låt mig som enskild, enkel ledamot få säga tack för alla goda debatter jag har haft förmånen att få ta med ledamoten Holma om allt från kultur till inte fullt ut finansierade infrastrukturprojekt.

Det senare är precis det jag tänker ta upp nu. Uppenbarligen triggas mitt inlägg om ”fullt ut finansierad”, åsyftande den nuvarande satsningen, och följande citat ur mitt anförande: ”Så var ju som bekant inte alltid fallet på den tid Socialdemokraterna med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet styrde och ställde. Att lägga fram förslag och fatta låtsasbeslut om ofinansierade luftslott bygger inget bra samhälle.” Uppenbarligen triggas det Siv Holma, herr talman, till att bli lite upprörd.

Men det är ju så. Våren 2004 fattade den dåvarande socialdemokratiska regeringen beslut om en nationell plan. Sommaren samma år utgick mycket tydliga direktiv till de regionala ledarna för dåvarande Vägverket, Banverket med flera statliga genomförandeorganisationer att dra ned. Det fattades 60 miljarder kronor i finansieringen. Bosse Ringholm var finansminister. Han drog i nödbromsen genom sin infrastrukturminister. Senare var det debatt i kammaren, och det är därifrån siffran 60 miljarder kommer.

Holmas mycket höga ambitioner för Vänsterpartiets räkning, att bygga en massa ny transportinfrastruktur utöver det som vi har finansiering för bekräftar för övrigt bara den bild jag gav i debatten: att sedelpressen kommer att gå varm i den händelse att Holmas parti skulle få ansvar för detta.

Min fråga till Holma är: Stämmer inte min historieskrivning från våren och sommaren 2004, då man mycket kraftigt fick dra ned och reducera pågående utbyggnadsplan inom väg- och järnvägstransportinfrastruktur?

Anf. 45 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Det var 2006 som alliansregeringen tillträdde. Då vet jag att det fanns ett överskott. Det var någonstans mellan 50 och 70 miljarder. Att Centerpartiet med sin centerpartistiska före detta infrastrukturminister Åsa Torstensson försöker ta något slags politisk poäng här handlar nog mer om att man inte kan läsa vad resultatet i statsbudgeten står för.

Sedan försöker Anders Åkesson göra en poäng av att vi satsar mer än alliansregeringen på infrastrukturen. Det är väldigt enkelt. Vi avstår från skattesänkningarna, och då får vi pengar över till andra åtgärder. Svårare än så är det inte.

Låt mig ta upp detta med pengar som saknas och brister i underhållet, som SVT visat på. Man säger att 86 miljarder är det som finns, och inom den ramen ska man klara sig. Det känner jag igen. Pengarna finns, och det påverkar verkligheten, men man kan inte göra allt med 86 miljarder när det gäller järnvägsunderhållet.

Det var någon som tyckte att det påminde om det indiska reptricket: Oavsett vad man gör räcker pengarna. Ja, när man bestämmer vilka pengar man ska använda sig av är det ju de pengarna som får användas.

Anf. 46 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Min fråga till Siv Holma var: Stämmer min historieskrivning från år 2004 eller inte? Då hade vi en socialdemokratisk regering som med stöd av Vänsterpartiet lade fram en nationell plan för de kommande tio elva årens transportinfrastruktur, som efter ett par tre månader visade sig vara underfinansierad med i runda slängar 60 miljarder kronor, vilket föranledde dåvarande finansministern att dra i nödbromsen, och en rad angelägna projekt runt om i landet tvärstannade. Det var detta jag hade som underlag för mitt påstående i den tidigare debatten: Att lägga fram förslag och fatta låtsasbeslut om ofinansierade luftslott bygger inget bra samhälle.

Åsa Torstensson blev infrastrukturminister 2006. Då var underskottet uppe i 100 miljarder. Sedan dess, fru Holma, har vi fattat två nationella infrastrukturbeslut med väsentligt högre ambitionsnivå än det som fattades 2004. Därtill sänks skatten för arbetande människor, så att de arbetar mer och betalar mer skatt, så att vi får mer pengar att bygga järnväg, vägar och välfärd för.

Min fråga är: Stämmer min historieskrivning från 2004? Detta är intressant, för gång efter annan har Siv Holma förnekat den. Jag hävdar att den är riktig. Jag var själv regionalt ansvarig i Kalmar län och fick ta ställning till att ett nyligen fattat nationellt beslut inte längre gällde därför att pengarna fattades. Så bygger man inget förtroendefullt och bra samhälle.

Anf. 47 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Jag har svarat på Anders Åkessons fråga om 2004. Jag säger, och jag upprepar det: 2006 fanns det ett överskott i statsbudgeten på mellan 50 och 70 miljarder. De pengarna skulle med all sannolikhet ha kunnat användas till infrastrukturåtgärder om man hade velat det eller prioriterat det. Men vad Anders Åkessons allianskamrater valde att göra i det läget var att göra skattesänkningar för de pengarna.

Det är inte intellektuellt hederligt att låtsas som om det finns låtsaspengar men inga riktiga pengar. Det är svarta hål och så vidare. Jag vill samtidigt påstå att allianspartierna hade en infrastrukturplan på 417 miljarder. Ni vill framställa det som att det är jättemycket ni har gjort nu, upp till 522 miljarder. Det är mycket man skulle ha kunnat göra om man inte hade beslutat att göra dessa enorma skattesänkningar.

Jag tror att det finns stor förståelse hos svenska folket för att skattesänkningarna inte är intressanta när vården, skolan eller äldreomsorgen inte fungerar eller när järnvägsinfrastrukturen inte heller fungerar. Det kommer fler och fler opinionsyttringar: Man önskar inte mer skattesänkningar. Man vill ha mer av samhället, så att det fungerar.

Fortsätt inte med det där trolleritricket som Anders Åkesson har hållit på med under de gångna fyra åren. Gör något annat!

Anf. 48 LARS GUSTAFSSON (KD):

Herr talman! Det har varit mycket diskussion om nedrivna kontaktledningar och bristande underhåll av kontaktledningar. Men när man hör den här debatten kan man undra om det inte finns ganska stora brister i den logiska kontaktledningen hos vissa talare här.

Låt mig gå tillbaka i tiden. Jag tänker på rallarna i Norrland. När de lade järnväg i Norrland tror jag inte att de tänkte på getingmidjan i Stockholm. Jag tror att de var mer bekymrade över andra insekter, exempelvis mygg och knott. Historiskt sett var detta en insats för att binda ihop Sverige med spår, och den var långsiktig. Järnvägssatsningar är långsiktiga.

Problemen för järnvägen grundlades för 30–35 år sedan, då man inte fortsatte att bygga ut järnvägen och underhålla den på det sätt som var nödvändigt. De regionala bristerna i Sverige påverkar också de nationella flödena, exempelvis i Stockholmsområdet, där man nu i samverkan med regionen och staden har tagit sig samman för en nödvändig utbyggnad av järnväg och vägar för att lösa de problem som skulle ha lösts för länge sedan.

Lång tid har gått utan att ett helhetsgrepp om järnvägen har funnits. Det har gått länge utan att man har gjort det som skulle göras. Nu finns det en plan för järnvägen och vägar, en mycket omfattande sådan.

En annan brist i logiken är att det väldigt ofta numera talas om höghastighetståg. Det värsta är ju sådana tåg som står stilla. Problemet är brist på spår. Vi behöver fler spår för att utnyttja kapaciteten på järnväg. Den logiska slutsatsen är att om man flyttar upp mer på spår blir det större slitage, vilket ökar underhållet. Men huvudproblemet är att det finns för lite spår.

I åtgärdsplanen finns stora satsningar på bland annat spårtrafik, men det är viktigt att komma ihåg att spårtrafik är beroende av obrutna spår hela sträckan. Därför måste utbyggnad av järnväg göras i samordning med regioner och kommuner. Tar man exempelvis den viktiga satsningen på Västkustbanan som har gjorts och som nu görs kan man se att det finns ett problem i Helsingborgsområdet. Där behövs en samverkan med regionen och med Helsingborgs kommun för att sträckan ska få dubbla spår hela vägen för att fungera.

Herr talman! Det har påståtts här att järnvägsrälsen var så slut i oktober 2006 på grund av bristande underhåll att Alliansen fick överta ett utslitet spårssystem. Man brukar emellertid byta rälsen vart åttonde till vart tolfte år. Var och en kan inse att det inte riktigt går ihop, för i så fall skulle alltsammans ha rämnat då på hösten.

Sanningen är att spårnätet har fått ökad belastning på grund av ett ökat resande, vilket de flesta tycker är bra. När det gäller spårtrafik är detta långsiktigt, och det är det som stora delar av det här betänkandet handlar om.

Herr talman! Infrastruktur handlar om samverkan mellan olika transportslag, vilket vissa tycks glömma bort. Vägtrafik, spårtrafik, sjöfart och flyg samverkar. Det finns ingen motsättning mellan väg och järnväg. Dessa utgör var för sig och tillsammans transportsektorns totala enhet. De är inte utbytbara, vilket man kan förledas att tro när man hör inläggen i den här debatten.

Det handlar om att få dessa olika transportslag att samspela. Därför kan man inte ersätta dem, som man ibland kan få intrycket av. Det finns ingen tunnelbana i Korpilombolo eller i Knäred, som faktiskt ligger i Halland. Lastbilar kan inte ersättas av järnväg. 80–90 procent av godstrafiken måste gå på väg för tillfället, och transporter under 30 mil utgör ca 60 procent av alla transporter som finns. Om ett flygplan landar på Kas-

trup eller på Arlanda påverkar inte utsläppen. Ibland kan det till och med vara så att det är en vinst att man inte har en massa omlastningar på vägen. Det minskar faktiskt utsläppen.

Det finns en logik som har framförts här och en vurm för att allt ska övergå till järnväg. Man kan då tänka sig vilken väldig kö det skulle vara från centrala delar av Stockholm till Stockholms central när man ska hämta ut mjölken. Hur den mjölken har kommit från mjölkbonden till järnvägen är det ingen som har tänkt igenom, tydligen.

Det finns ingen motsättning mellan de olika transportslagen. Vi kan utnyttja sjöfarten mer än vi gör i dag, och det finns det en plan för. Vi måste se helheten, och det oavsett regering. Min förhoppning är att det kommande trafikutskottet ser helheten på ett annat sätt i stället för att det blir den polemik som har funnits här.

Med detta yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 49 MONICA GREEN (S):

Herr talman! I dag kom mitt tåg i tid till Stockholm. Det är jag mycket glad för. Visst är det så att tåg kommer i tid. Det är fantastiskt bra. Det är bara det att vi behöver ha en punktlig järnväg som resenärer och industrier som skickar gods med järnväg kan lita på.

Tyvärr sjunker punktligheten. Den sjunker på vintern, på våren, på sommaren och på hösten. Luttrade pendlare får frysa på perrongen medan de väntar på tåget, för stationen är stängd och låst. Andra resenärer får sitta i flera timmar i ett alltför varmt tåg, utan fungerande fläktsystem – de kommer inte någonvarmt med tåget. Ytterligare andra kommer för sent till sina jobb och till sina studier.

Det är detta som gör att människor ledsnar. Man blir less. Många pendlare överväger att ta bilen i stället för det som faktiskt är mer miljövänligt, nämligen tåget.

Samtidigt som detta sker är det hundratals och åter hundratals järnvägsunderhållsarbetare som blir varslade.

Herr talman! Så här kan vi inte ha det. Vi måste ha ett mer effektivt och samlat järnvägsunderhåll. I dag diskuterar vi åtgärder för transportsystemet 2014–2025. Det är ett omfattande material som handlar om järnvägssatsningar, vägar, sjöfart, underhåll och även den olagliga lastbilstrafiken, som faktiskt inte åtgärdas tillräckligt.

Vi socialdemokrater vill sätta fart på jobben genom att investera för framtiden. Vi ställer oss bakom de projekt som regeringen har valt att lyfta fram i den nationella planen, men vi har högre ambitioner än så, för jobbens, miljöns och tillväxtens skull.

Ett förbättrat underhåll av både järnväg och vägar ökar transportsystemets robusthet och kapacitet. Både på järnvägssidan och på vägsidan är behoven enorma. Åtgärderna skapar arbetstillfällen, om vi sätter i gång nu. Det är arbetstillfällen i maskin-, åkeri-, järnvägs- och anläggningsbranscherna. Många skulle kunna få jobb om vi satsade rejält.

Vi ser också med stor oro, som Anders Ygeman har varit inne på flera gånger, på de felräkningar av kontaktledningar som har skett. Felen är inte små. Det handlar om miljardbelopp. Det är också trist att regeringen har sänkt ambitionsnivån när det gäller vägunderhållet och att man sänker med flera hundratals miljoner när det gäller järnvägsunderhåll.

Vi vill i stället anslå 10 miljarder utöver regeringens anslag till järnvägsunderhållet fram till 2025 och 5 miljarder utöver regeringens anslag till vägunderhåll fram till 2025. Det beloppet har vi satt med tanke på den osäkerhet som råder när det gäller underhållsbehoven och de osäkra underlag som har tagits fram för den nationella planen.

Kapacitetshöjningar innebär stora fördelar både för persontrafiken och för godstrafiken. Det handlar om bärighetsåtgärder för vägar som är angelägna för skogs- och basindustri och för godstransporter. Det skulle främja både lokal besöksnäring och arbetspendling. Det är sådant som vi vill satsa på.

En annan sak, herr talman, som jag vill lyfta fram från den socialdemokratiska motionen är den nystart av nollvisionen som vi har skrivit om. Vi har varit framgångsrika i Sverige. Sedan 1997 eftersträvar vi en nollvision – att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken. Det har varit väldigt framgångsrikt, som jag sade, och många länder har tittat på den svenska modellen. Både EU och FN har inspirerats av nollvisionen och det trafiksäkerhetsågerande som vi har jobbat med.

År 2013 omkom 264 personer i vägtrafiken. Vi är på rätt väg, men det är faktiskt 264 för många. Vår uppfattning är att antalet döda i trafiken måste minska. Det är en nollvision och ingenting annat. Målet kan vi nå genom en förbättrad infrastruktur och genom säkerhetsförbättringar som sker när det gäller nya fordon och vägarna. Men det handlar till syvende och sist också om vårt eget beteende. Ska vi få ned antalet döda och svårt skadade i trafiken – det gäller biltrafik, cyklister och gående – måste beteendefrågorna lyftas fram betydligt mer. Beteenden och attityder förändrar vi genom folkbildning, utbildning och folkligt engagemang på det lokala planet.

Slutligen vill jag kommentera E20 genom Skaraborg, som tyvärr under en lång tid haft epitetet ”dödens väg” och ”Sveriges farligaste väg”. Jag har både i majoritetsställning och i oppositionsställning ågerat för att E20 någon gång ska komma att lyftas fram betydligt mer. Visserligen gjorde vi socialdemokrater en del, men inte tillräckligt. Den enda mil motorväg som finns i dag är den som Göran Persson tog första spadtaget på.

Vi välkomnar satsningen även om det blev en halvmesyr. Och någon motorväg är det inte tal om – många borgerliga ledamöter har påstått att det var det enda framkomliga och att man var tvungen att göra en motorväg. Nej, nu är det tyvärr två-plus-ett-väg som gäller på många sträckor. Det är en del kortare sträckor med två-plus-två-väg. Vi har ställt oss bakom det trots att det är en halvmesyr, men vi vill visa regionen och kommunerna, som har gjort en enorm uppoffring med medfinansieringen, att det här avtalet måste gälla, så att man vet vad det är som det ska satsas på.

Ja, det blev ingen motorväg direkt. Nästa talare på talarlistan stod 2006 och lovade skaraborgarna att han skulle fixa en motorväg inom fyra år. Det skulle vara intressant om Sten Bergheden kunde berätta hur många millimeter, centimeter, decimeter, meter eller kanske rent av mil motorväg som han har fixat. Eller är det ett löftesbrott?

Anf. 50 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Först och främst vill jag ta upp några frågor som gäller lastbilsområdet. I och med att det har kommit upp att vi inte skulle ha gjort någonting där vill jag repetera lite grann vad vi hade uppe i en tidigare debatt om vad vi har jobbat med när det gäller lastbilar och att få bort den olagliga trafiken från våra vägar.

Efter den utredning vi genomförde i trafikutskottet har vi fattat beslut om att vi ska ha *en* polismyndighet i landet, vilket kommer att underlätta för polisen att samordna sitt arbete och effektivisera trafikkontrollerna. Vi har också gett möjlighet för polisen att anställa folk med specialkompetens för att utöka möjligheterna i fråga om de trafikfärdigheter som behövs för att klara yrkestrafiken på väg.

Åklagarna i Karlskrona och Östersund har sedan 2012 samordnat sig för att komma till rätta med brott och specialbehandla dessa samt få till ett fällande.

Transportstyrelsen har framställt register över skötsamma åkeriföretag så att det ska vara lätt för beställare att välja. Transportstyrelsen har även företagskontroller.

Vi har infört vinterdäckskrav och sett över bötesbeloppen, som utreds vidare. Det är viktigt med en bötesnivå som är rimlig för lastbilstrafiken ute på vägarna så att det inte blir gigantiska böter för en trasig lampa eller något annat.

Trafikverket arbetar med hur vi ska få fram säkra uppställningsplatser. Ett EU-projekt jobbar också för att få fram ytterligare platser tillsammans med Sverige, Danmark och Litauen.

Herr talman! Vi har infört första delen av ett beställansvar, och vi kommer självklart att följa upp detta vidare. Vi har en ständig dialog med branschen om ytterligare åtgärder och förslag för att komma vidare. Vi har infört försök med alkobommar som har slagit väl ut, och vi kommer att fortsätta med dem.

Polisen utreder det omfattande körkortsfusket för att komma till rätta med dem som kan köpa körkort via nätet och köra omkring med falska körkort i landet. Polisen utbildar också sin personal i trafikfrågor för att ytterligare höja kompetensen hos trafikpolisen och hos andra poliser så att de lättare ska kunna komma till rätta med brott.

Herr talman! Vi lägger fram ett förslag om klampning, vilket gör det möjligt för polisen att låsa fast lastbilar och tvinga chaufförerna och ägarna att göra rätt för sig innan transporten kan fortsätta.

Vi ger möjlighet att ta ut en sanktionsavgift på 40 000 kronor. Transportstyrelsen föreslog mycket riktigt en avgift på 20 000, medan remissinstanserna ville ha högre. Regeringen hörsammade detta och höjde sanktionsavgiften till 40 000 kronor för olaglig cabotagetrafik.

Vi kräver att chaufförer och åkerier kan visa upp frakthandlingar direkt på plats, antingen digitalt eller på papper. Åkerinäringen arbetar intensivt för att få fram Fairtransport så att det ska vara lätt för beställarna att välja en laglig transport.

Skatteverket jobbar intensivt med att försöka hitta lösningar för att få bort falska F-skattare och åkerier som smiter från skatt och sociala avgifter. Detta får vi självklart återkomma till och komma vidare med.

Vi jobbar med satsningen på miljövänliga transporter genom utveckling av elmotorvägar tillsammans med våra stora lastbilstillverkare Volvo

och Scania. Vi kommer att införa avgifter för utländska fordon när det gäller trängselskatterna, bland annat i Göteborg och Stockholm.

Detta var ett litet axplock av vad vi har jobbat med i trafikutskottet under de senaste två och ett halvt åren för att komma till rätta med olaglig trafik på våra vägar.

När det gäller den andra delen har det mesta redan sagts här i debatten, men jag skulle ändå vilja belysa några saker som kanske inte har kommit upp lika mycket. Det gäller skillnaderna mellan oppositionens förslag i de olika budgetarna från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

Jag har svarat lite grann på vad vi har gjort när det gäller lastbilarna, och jag hoppas att oppositionen i detta läge kan svara på vad de har tänkt göra om olyckan skulle vara framme och de får möjlighet att regera landet efter höstens val.

Socialdemokraterna påstår att de tänker satsa på vägar, vilket Miljöpartiet och Vänstern inte tänker göra. Socialdemokraterna kan tänka sig både tyngre och längre lastbilar här i landet. Miljöpartiet och Vänstern säger att de absolut inte kan tänka sig det, och de vill dessutom ta bort möjligheten att ha kvar 25,25-undantaget, som vi har lyckats få igenom i EU – allt i sin iver att försöka stänga ned vägtrafiken i landet.

Herr talman! Socialdemokraterna kan också tänka sig vidareutveckling när det gäller ETT-projekt, alltså längre lastbilar där vi kan ta en trave till. Miljöpartiet och Vänstern vill till och med förbjuda detta och stoppa dessa projekt, som är miljövänliga och ger ungefär 20 procent lägre utsläpp än vanliga transporter.

Det intressanta är att dessa partier vill försöka regera ihop, men de har helt olika syn i den här frågan. Jag hade hoppats att det skulle komma fram någonting om det i den här debatten, men det har visat sig att de fortfarande är kvar i sina ståndpunkter.

Det enda de tre partierna är överens om är att de vill införa nya skatter. De vill ha 4 miljarder i ökade skatter på våra lastbilar, det vill säga 14 kronor per mil. En lastbil går 20 000 mil i genomsnitt – några går mer, andra går mindre. Det skulle innebära ungefär 280 000 i ökade skatter för en sådan lastbil, vilket självklart vältras över på företagen. De företag som ska transportera sina produkter från Sverige ner till Europa kommer att få betala 280 000 kronor mer varje år för att hålla i gång de lastbilar de har tänkt använda.

Socialdemokraterna har dessutom en retorik där de påstår att vi ska skaffa oss undantag. Det kommer EU säkert inte att tillåta. Om EU mot förmodan ändå skulle tillåta detta innebär det i så fall att Socialdemokraterna kommer att höja avgiften ännu mer på de andra vägtransporterna för att få in de 4 miljarder kronor de har tänkt ta in.

Detta är intressant. Är det fråga om 14, 20 eller 25 kronor per mil som man, enligt den retorik som Socialdemokraterna försöker lansera, ska betala för att några ska slippa undan?

Herr talman! Jag tror inte att vänster- och oppositionspartierna har förankrat detta förslag vare sig hos Svenskt Näringsliv eller hos Företagarna eller ens hos fackförbunden, som är beroende av dessa transporter i sina företag och som vet hur viktigt det är med konkurrenskraftiga transporter för att klara konkurrensen i Sverige.

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

Detta är en grej för att de ska tillmötesgå Vänsterpartiet och Miljöpartiet i sin iver att försöka skatta ihjäl lastbilsnäringen i Sverige. Det här hotar inte bara vår konkurrenskraft i landet utan våra svenska jobb. Företag kommer att flyttas ut på grund av dyrare transporter i landet.

Herr talman! Vad är man då överens om? Jo, om nya skatter på lastbilar, nya skatter på drivmedel och på arbetsgivaravgifter. Klarar svenska företag av denna konkurrens? Vad är oppositionens beräkningar? Hur många svenska arbetstillfällen kommer vi att förlora på sämre konkurrenskraft?

När det gäller den fråga som Monica Green lyfte fram rörande E20 har vi jobbat hårt med detta. Jag är glad att vi har en enig allians där fyra partier är överens, till skillnad från oppositionen som har olika budgetförslag och olika inriktningar på sina infrastruktursatsningar. Alliansen är överens om vad man vill göra och satsa på inom infrastrukturen. Vi har tillsammans med kommuner och regioner beslutat att göra denna satsning på E20 genom Västsverige och Skaraborg.

En enlig allians står alltså mot Miljöpartiet och Vänstern, som vill ta bort 30 miljarder kronor. Jag hoppas att Miljöpartiet redogör här i dag för om de kommer att fortsätta att driva det krav de har i västra Götaland och alla kommuner i Skaraborg – att de inte tänker gå med på att bygga ut E20. Tänker de fortsätta att driva det kravet om de skulle hamna i regeringsställning i Sveriges riksdag? Det vore väldigt bra om både Skaraborg och Västsverige fick reda på det, för det är oerhört allvarligt om så skulle vara fallet.

Jag skulle gärna vilja ställa en fråga till Tony Wiklander, med tanke på ditt kanske lite otydliga svar när det gäller vägskatter. Du pratade om något tekniskt fel. Ni har tidigare varit emot vägskatter. Nu var det inte lika tydligt att ni var emot vägskatter, så det kanske vore bra om du förtydligade var ni står i den frågan.

Herr talman! Det är inte nog med de här skatterna, utan de har faktiskt tänkt införa fler skatter här i landet. De vill införa en flygskatt som enligt en uträkning av RUT skulle innebära att ca 10 000 jobb försvinner från landet, och det skulle dessutom försvåra för många företag att resa från vissa ställen i landet. Samtidigt lovar Miljöpartiet att man vill stänga ned flygplatser i landet. Arbetet har redan påbörjats med flygledartjänster och lite annat. Det är väl huvudmålet.

Samtidigt som Kina bygger nya flygplatser – det är ungefär hundra flygplatser som man projekterar – har svenska politiker tänkt stänga ned de få flygplatser som vi har. Jag tänker särskilt på Bromma. Man försöker införa nya företagsskatter och nya turistskatter, och till dessa läggs också ökad restaurangmoms, vilket skulle innebära ytterligare 10 000 jobb bort från restaurangnäringen.

Det vallöfte som Socialdemokraterna går fram med, att man ska minska arbetslösheten, börjar tydligen med att man ser till att arbetslösheten ökar med minst 20 000 arbetstillfällen i landet innan man sätter i gång arbetet med att försöka få ned arbetslösheten.

Herr talman! Sist i debatten vill jag inför sommaruppehållet passa på att tacka vår kanslipersonal för ett utomordentligt arbete, tacka talmanen och kammarkansliet för ett gott arbete och önska er en trevlig sommar. Ni får gärna passa på att besöka Skaraborg under er semester.

Anf. 51 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Visst hade det varit klädsamt om Sten Bergheden hade nämnt att man har dubblat banavgifterna på järnvägen och vill fortsätta att femdubbla dem. Visst hade det varit klädsamt om Sten Bergheden hade nämnt moderatstämans beslut att höja dieselskatten, en skatt som med kirurgisk precision drabbar bara de svenska åkerierna och svensk åkerinäring, medan de tusentals illegala lastbilstransporterna slipper betala. Det är bakgrunden till att vi i stället vill ha en avståndsbaserad vägslitageavgift, en skatt som drabbar alla lastbilar på våra vägar – inte bara de svenska åkerierna.

Sten Bergheden! Du lyssnade lite slarvigt när jag talade. Jag sade: inte en enda *verkningsfull* åtgärd mot den illegala lastbilstrafiken. Det stämmer att ni har utrett en massa. Om jag räknade rätt var det 13 utredningar som du nämnde i ditt anförande, och det var till och med utredningar om nya utredningar. Under de åtta år som ni har suttit med armarna i kors och utrett har den illegala lastbilstrafiken på våra vägar vuxit. Cabotagestudien vid Lunds tekniska universitet pekar på att det varje dag sker tusentals illegala lastbilstransporter.

Under samma period har det varit en socialdemokratisk regering i Danmark som har lyckats trycka tillbaka den illegala lastbilstrafiken. Den har halverats. Den ökar i Sverige med moderatledd regering och halveras eller minskar i Danmark med socialdemokratisk regering.

Ni har ställt er vid sidan om Danmark, Tyskland, Frankrike och Finland, när de kräver skarpare regler mot cabotage. Ni är inte med och driver fram åtgärder mot illegal lastbilstrafik i EU.

Sist men inte minst har jag en fråga till Sten Bergheden. Du säger att du vill klampa lastbilar. Men ni säger också att om böterna fortfarande är obetalda efter 24 timmar ska klampen låsas upp. Vad är det för mening med att låsa upp en klampad lastbil om böterna inte har betalats?

Anf. 52 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Jag kan börja med den första delen om banavgifterna. Även om vi får igenom den höjning av banavgifter som vi föreslår kommer det att innebära att Sverige ligger lägre än genomsnittet i Europa när det gäller banavgifter.

I fråga om dieselskatten och ökade kostnader för lastbilsnäringen: Det vore intressant om du här kunde redovisa er samlade bild av hur mycket dieselskatten kommer att höjas om ni eventuellt får makten. Det vore snyggt, om ni ställer det mot en allianspolitik. Då hade jag kunnat förvänta mig att Ygeman kom hit och talade om: Om vi får makten kommer det att höjas maximalt så här mycket. Jag kunde säkert få några minuter för att göra upp den delen utanför kammaren och sedan komma in och återkomma i den delen.

Dessutom är det rätt intressant: Ygeman sade i sitt inlägg att lastbilar blir billigare av regeringspolitiken – så kommer det också att stå i protokollet. Här står du och säger att det blir dyrare, men samtidigt har du själv sagt i ditt inledningsanförande att lastbilar blir billigare av regeringspolitiken. Det är nog bra om du kollar upp dina källor.

Vi har jobbat med lastbilsnäringen i två och ett halvt år. Du pratade om längre tid, men efter det att trafikutskottet tillsatte en grupp har vi jobbat för att få fram olika lösningar, som vi har lagt fram. Jag kan hålla

med om att det har tagit lite tid i vissa delar, men det är också viktigt att vi förankrar fullt ut och får igenom förslagen och att också att vi har garanterat att EU ställer upp på vissa delar när det gäller sanktionsavgifter och annat.

Så till detta med klampning i 24 timmar. När vi pratar med polisen och hade en hearing sade de: Detta är inga bekymmer för oss. Vi kommer att få in de här summorna på 24 timmar. Annars kommer vi att lösa detta. Så sade de. De ansåg inte att det var något bekymmer. Det handlar om att man får en snabbare hantering rent rättsligt för att kunna klampa bilar.

Anf. 53 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag sade att lastbilstrafiken har blivit billigare. Det beror på att ni har släppt upp den illegala lastbilstrafiken. Det är tusentals illegala lastbilstransporter varje dag på svenska vägar som pressar ned kostnaden och flaggar ut svensk åkerinäring. Men jag sade också i min replik: Om ni höjer dieselskatten i stället ökar det kostnaden för lastbilstransporter för svenska åkerier som tankar i Sverige.

Båda påståendena är sanna, Sten Bergheden, och båda förskjuter konkurrenskraften och flaggar ut svenska åkerier.

Börjar du tideräkningen för två och ett halvt år sedan? Ni har ju varit vid makten i åtta år! Vi har från Socialdemokraterna drivit krav efter krav här i riksdagen, och år efter år har ni röstar ned dem. När åtta år har gått säger ni: Vi håller på att utreda detta, så kanske kan vi få klampning om ett par år till – inte så att vi kan låsa fast bilar när böterna inte betalas, men vi kallar det ändå klampning.

Det duger inte, Sten Bergheden! I Danmark minskar den illegala lastbilstrafiken med en socialdemokratisk regering. I Sverige fortsätter den att öka med en moderat regering.

Jag har inte träffat en enda åkare, inte en enda trafikpolis som tror att det är en verkningsfull åtgärd att klampa en lastbil, vänta på att böterna ska betalas, låta den som kör ta sin dygnsvila och sedan låta polisen åka ut och låsa upp lastbilen. Det är klampning på låtsas, och den låtsas-klampningen finns inte i något annat europeiskt land. Jag tvivlar på att den kommer att ge någon verkningsfull effekt i Sverige.

Anf. 54 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Jag tror att vi kan utvärdera klampningen så fort den är införd, så kan vi diskutera den delen i efterhand, om vi behöver justera ytterligare. Men nu har vi börjat med 24 timmar.

Ni pratar om att lastbilstrafiken blir dyrare, som du sade i ditt inledningsanförande. Det berodde på att du var rädd för att den skulle bli för billig och ta marknad från tåg och annat. Därför skulle du lägga på en kilometerskatt. Ditt sätt att minska lastbilstrafiken i landet är nya skatter, högre arbetsgivaravgifter och nya bränsleskatter, allt för att du eventuellt ska kunna regera med Miljöpartiet och Vänsterpartiet i regeringsställning. Då är ni beredda att offra lastbilsnäringen för att i det läget kunna klara av er regeringsförhandling.

Dessutom är det intressant att jag fortfarande inte har fått svar. Kommer ni att gå med på förslaget om 25,25-bestämmelsen? Kommer ni att lägga ned ETT-projektet? Det är retoriska frågor. Du får gärna åter-

komma i någon form av debattartikel och svara. Kommer ni att ställa upp på Miljöpartiets och Vänsterns krav när det gäller 25,25-bestämmelsen, tyngre lastbilar, längre lastbilar, ETT-projektet och andra delar?

Det svaret är ni fortfarande oss skyldiga.

Anf. 55 MONICA GREEN (S) replik:

Herr talman! För att börja med den olagliga lastbilstrafiken, som ni inte har kommit till rätta med och som både du och jag har jobbat med och som många i trafikutskottet har jobbat med: Åkerinäringen uppskattar de åtgärder som vi har lagt förslag på. Det är till och med så att vi har ett citat från åkerinäringens företrädare som säger att Socialdemokraterna har den mest trovärdiga politiken för att komma till rätta med den olagliga lastbilstrafiken.

Om du vill komma överens med näringen kanske du ska titta på hur Socialdemokraternas förslag ser ut.

När det gäller E20 vill jag ställa följande fråga: Hur många millimeter motorväg blir det? Hur många har du föreslagit när ni har suttit i regeringsställning? Var det några millimeter, några centimeter, någon meter eller till och med en mil? Den enda mil motorväg som finns i Skaraborg är den som Göran Persson tog det första spadtaget till.

Ni moderater stod och sade att det är fullkomligt omöjligt med en två-plus-ett-väg. Det skulle vara tillväxthämmande. Ni sade att det är fullkomligt omöjligt med mitträcken eftersom det skulle vara tillväxthämmande. Det enda som gällde var motorväg, och det skulle du fixa så fort du kom in i riksdagen. Var är den där motorvägen på E20 som du skulle fixa? Jag ser den inte. Jag ser ingenting om det i förslagen, och det finns inte med i det som du nu har presenterat och som du säger är jättebra. Dessa två-plus-ett-vägar och dessa två-plus-två-sträckor är det som ni vill göra med E20. Men det var inte det som du sade till väljarna 2006, och det var inte det som du sade till väljarna 2010.

Min fråga är: Hur många meter motorväg tänker du fixa i Skaraborg?

Anf. 56 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Först och främst kan jag säga att när vi tog över makten här i riksdagen fick vi börja betala den springnota på 60 miljarder som ni lämnade efter er enligt den förra infrastrukturpropositionen. Då var bland annat Skaraborgsdelen av Göteneutbyggnaden med. Det fick vi betala. I valrörelsen var ni ute och sköt raketer med Göran Persson och talade om att vägen skulle gå där. Det hade ni bestämt. Men ni hade inga pengar till det, utan det skulle nästa regering betala. Det fick vi göra.

Först städade vi upp det som ni hade sprungit ifrån. Sedan började vi föra en konstruktiv dialog med Västsverige, Skaraborg och övriga delar för att hitta lösningar. Nu tycker jag att vi är framme vid en mycket bra lösning. Jag kan hålla med om att det hade varit önskvärt med mer motorväg – självklart. Men vi är i alla framme vid en två-plus-två-väg, och vi har förbättrat trafiksäkerheten.

Det märkliga i sammanhanget är att de som ni har tänkt regera med – Miljöpartiet – säger nej till detta i regionen och ute i kommunerna och tänker fortsätta att driva den här frågan. Min fråga är: Tänker ni falla för dem i regeringsställning om ni skulle hamna i det läget att de även i riksdagen kan tvinga er att säga nej till denna utbyggnad? Bara för att ni på

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

något sätt ska kunna sätta er vid makten offrar ni E20 i Skaraborg och andra infrastruktursatsningar runt om i landet. Är ni beredda att göra det, Monica Green? Kan du garantera väljarna att det inte blir så om olyckan skulle vara framme? Detta är nämligen vad skaraborgarna för tillfället verkligen är oroliga för. De är oroliga för Miljöpartiet i regeringsställning, vilket skulle minska både investeringar i vägar och underhåll på vägar i Skaraborg men också i övriga delar av Sverige. Det skulle därför vara intressant med ett svar på detta.

Åkerinäringen är positiv till våra förslag men inte till er kilometerskatt.

Anf. 57 MONICA GREEN (S) replik:

Herr talman! Jag uppfattade inte svaret på frågan hur många meter motorväg det blir av det som du har föreslagit. Var det något dolt i ditt svar om att man inte behöver hålla löften om man kan skylla på någon annan? Var det så jag skulle tolka det?

Jag vet att man kan lova saker i solsken och tro att man fixar det eller att väljarna glömmer det. Man kan också skylla på andra. Men någons måste man stå för sina löften. Du har lovat att fixa motorväg genom Skaraborg. Kan du säga att du nu är nöjd med två-plus-ett-väg, som det är på de flesta delarna, och två-plus-två-väg? Du tyckte att det var en bra lösning.

Vi har sagt att vi ställer oss bakom denna halvmesyr, trots att kommunerna avstår från barnomsorg och äldreomsorg och att regionen avstår från bättre sjukvård för att betala den statliga vägen. Deras krav var att de betalar om det blir två-plus-två-väg. Blev det så, Sten Bergheden? Nej, det blev det inte. Det blev inte någon motorväg, och det blev inte ens någon två-plus-två-väg. Det blev två-plus-ett-väg och vissa delar med två-plus-två-väg. Det tycker jag är ett löftesbrott. Det kanske Sten Bergheden är väldigt nöjd med. Men jag är inte nöjd med det, och skaraborgarna är inte nöjda med det.

Men du kan vara säker på att när vi har sagt att lagt kort ligger och att vi ställer oss bakom det som ni har föreslagit, då gör vi det. Vi står bakom det, trots att det är en halvmesyr.

Anf. 58 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Skillnaden mellan vår alliansregering och Socialdemokraternas minoritetsregering tidigare är att vi finansierar våra utbyggnader. Ni finansierade inte era utbyggnader, utan det fick vi göra efteråt.

Att som Monica Green ställa höga krav och sedan inte ha några egna pengar till det är lite märkligt. Ni har försökt bygga ut saker och ting med lånta pengar som inte fanns vid detta tillfälle.

Det är intressant att Monica Green säger att ni står bakom denna uppgörelse. Jag tycker att uppgörelsen ändå är bra även om jag, som jag sade, självklart hade önskat fler motorvägssträckor. Jag hoppas ändå att man över tid landar i att man får bygga vidare på vägen.

Men detta är viktigt. Man är överens i regionen och i kommunerna, och vi har kommit överens med regeringen om att detta är en bra lösning. Jag står därför helt och hållet bakom detta och tycker att man i Västsverige har gjort ett gigantiskt bra jobb för att lösa detta. Jag tror att du håller med om det, Monica Green.

Men det intressanta är att du säger att ni står bakom denna satsning. Men två tredjedelar av ert regeringsunderlag är emot detta. Två tredjedelar kommer att sätta sig i förhandlingar och tala om att de inte tänker bygga ut vägar. De tänker ta bort vägprojekt som är planerade från planen. Det är vad de säger.

Tror du, Monica Green, att de tänker gå tomhänta från dessa förhandlingar och avstå från allt detta – kortare lastbilar, lättare lastbilar, kilometerskatt, arbetsgivaravgifter, bränsleskatter och så vidare? Ni tror att ni har vunnit alla dessa förhandlingar. Nej, Monica Green, ni kommer att få gå därifrån och förklara varför delar av E20 måste tas bort från planen på grund av att ni ska bilda regering med de andra partierna, vilket jag inte tror att väljarna kommer att ge er chansen till.

Anf. 59 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Enligt statliga Trafikanalys är godstrafiken på järnväg i Sverige i dag mindre än den var när den borgerliga regeringen tillträdde 2006. I andra länder ser vi en motsatt trend. Där ökar i stället den transporterade godsmängden på järnväg. Samtidigt körs alltmer gods på väg i Sverige. På bara 20 år har utsläppen från de tunga lastbilarna ökat med 35 procent. Enligt Trafikverket är denna ökning så kraftig att den åter upp effekten av energieffektiviseringen och utbyggnaden av förnybar energi.

Vad är då regeringens lösning på detta problem? Jo, man höjer banavgifterna. Man har fördubblat banavgifterna på fyra år, och man planerar att femdubbla banavgifterna till år 2020. Samtidigt säger Sten Bergheden att det skulle vara en katastrof för vägtrafiken om man införde en motsvarande avgift på lastbilar. Jag förstår inte riktigt den logiken, Sten Bergheden. Men det skulle jag vilja att du förklarar för mig.

Anf. 60 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Det är mycket enkelt. Om vi tittar på en svensk karta över vårt land kommer vi snart att inse att om vi ska klara att hålla i gång landsbygden och transporter mellan städer som inte har järnväg med mera kommer vi att behöva lastbilar i detta land under överskådlig tid. Det är antagligen inte för inte som vi har två av världens största lastbilstillverkare just i Sverige – Volvo och Scania. Detta är en utveckling som hela tiden tvingar Sverige att titta på vad man kan göra för att underlätta för de företag som ändå är verksamma här i landet – och för alla som går till jobbet runt om i landet – så att de ändå har rimliga kostnader för sina transporter så att de inte vid sin omorganisation väljer att placera sina företag nere på kontinenten i stället där det både är närmare till marknaden och till annan infrastruktur.

Jag tror alltså att det är mycket enkelt om man bara förstår hur kartan ser ut och att vi faktiskt är beroende av dessa lastbilar på något sätt.

Vad jobbar vi då vidare med? Jo vi jobbar vidare med att försöka hitta alternativ till hur lastbilarna drivs – elmotorvägar och annat. Jag hade önskat att det fanns en lite större vilja nedifrån Västra Götaland och Miljöpartiet att faktiskt hjälpa till i den delen. Det finns dock något fundamentalt hos Miljöpartiet: Kosta vad det kosta vill – om de så går på el ska lastbilar bort från våra vägar. Just detta budskap är svenska företag

och löntagare runt om i landet oerhört oroliga för när det gäller de svenska jobben.

Okej, Stina – vi får sätta oss ned och titta på kartan, så kommer alla att förstå varför vi behöver lastbilstransporter i det här landet.

Anf. 61 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Nu var ju inte min fråga varför vi behöver lastbilstransporter i Sverige. Min fråga handlade om att godstrafik på järnväg har minskat i Sverige sedan alliansregeringen tillträdde och att godstrafik på väg har ökat. På bara 20 år har utsläppen från tunga lastbilar ökat med 35 procent. Det är ett faktum. Då tänker jag så här: Vad är det som har lett till detta, och vad kan man göra åt det?

Kanske är det så att det är för billigt att transportera på väg i förhållande till att transportera på järnväg. Det är det troliga. Vad gör då regeringen? Man höjer kostnaden för att transportera på järnväg, och man vill inte införa motsvarande avgift för väg. Jag förstår inte logiken i det. Kan jag få svar på frågan varför regeringen vill göra det dyrare att transportera på järnväg i förhållande till att transportera på väg?

Anf. 62 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Vi bygger ju ut även järnvägen, och det kräver investeringar. Framför allt var banavgifterna en del av den utbyggnaden på sikt. Det är ändå rimligt; vi ligger under genomsnittet i Europa även efter vår höjning, så det är inga höga banavgifter i ett internationellt hänseende.

Varför har då trafiken ökat? Jo, det beror på en enda sak, nämligen att vi har tillväxt i det här landet. Vi har tillväxt, Stina Bergström, vilket ni på er stämman har sagt att ni tänker ta bort. Det är klart att det i det läget kommer att bli mycket mindre miljöutsläpp i det här landet, men det kommer också att bli mycket färre företag, mycket färre människor som går till arbetet om dagarna och mycket mindre skatteintäkter. Det är resultatet av er politik, och jag tror inte att väljarna när de väl har tänkt igenom detta är beredda att försöka sätta er i en regering som kommer att stoppa tillväxten i Sverige.

Anf. 63 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Herr talman! Sten Bergheden ställde mig en fråga jag tycker kan kräva ett svar i och för sig.

Bekymret med banavgifterna var att man i oppositionspartierna gjorde en koppling att den också ska vara kombinerad med en låt oss säga kilometerskatt, vägslitageavgift eller vilket namn den för tillfället råkar ha. Det var en för SD oacceptabel koppling. Jag ska förklara mig tydligt; jag blev lite överraskad när jag fick frågan av utskottets ordförande. Vi hade nämligen gärna stött den socialdemokratiska motionen, men den försvann. Sedan lades det här med vägavgift till.

Teoretiskt sett skulle jag naturligtvis ha kunnat lägga in en egen reservation. Den hade i så fall fått 19 eller 20 röster, och så hade vi varit tillbaka på ruta ett igen. Det hade alltså inte varit någon idé utan bortkastad möda.

Precis som S säger, tror jag, är vi nämligen inte i all evighet beredda att stoppa banavgifter. Där de är befogade och när utbyggnaderna har skett är de helt okej. Då är det möjligt. Vad gäller kilometerskatt kommer

vi inte att vara med och införa den förrän den blir konkurrensneutral, det vill säga att den svenska åkerinäringen avlastas de pålagor de utländska inte har i motsvarande grad. Då kan vi börja diskutera frågan, men inte förr.

Jag hoppas att detta besvarar eventuella frågor. Har det varit någon virrighet i detta är det möjligt att det kan bero på mig, men det kan också bero på andra. Det låter jag andra bedöma.

Anf. 64 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Jag uppfattade det som du sade, Tony Wiklander, nämligen att ni efter överläggningar med ordföranden i trafikutskottet valde att avstå reservationen eller tillkännagivandet i den delen och att ni fortfarande är emot vägsikten. Då har jag alltså uppfattat det rätt.

Anf. 65 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Herr talman! Det har talats om överläggningar, men problemet är att det inte har varit några överläggningar. I så fall kanske vi hade kommit till rätta med det här. Jag tar dock inget ansvar för om man inte vill ha överläggningar med Sverigedemokraterna. Det hade kanske ibland underlättat jobbet här, men var och en agerar efter sin tankegång.

Anf. 66 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Jag kanske missuppfattade dig, Tony Wiklander, men jag tyckte att du sade någonting om att du efter samtal med ordföranden i trafikutskottet hade kommit fram till att ni inte stod bakom den delen och att ni fortfarande är emot vägsikten. Det tycker jag är bra, för den kommer bara att försämra vår konkurrenskraft och äventyra svenska jobb och svenska företag.

Anf. 67 GÖRAN LINDELL (C):

Herr talman! När vi nu i riksdagsårets elfte timme debatterar åtgärdsplaneringen och järnvägsfrågor ser jag ett läge att sammanfatta och dra några övergripande slutsatser. Jag får inledningsvis varna känsliga åhörare, för risken är stor att det blir en hel del upprepningar av det som tidigare i dag har sagts i talarstolen från en del av mina föregångare. Det hör så att säga till sakens natur.

Vad har hänt under detta år, och vilken grund är lagd under mandatperioden för att möta framtidens utmaningar? Alliansregeringen har konsekvent fortsatt utvecklingen för att förbättra planerings- och utredningsarbetet. Vi har infört marknadsekonomins funktionssätt och konkurrens i successivt allt fler områden, arbetat med effektivisering av berörda myndigheter och inte minst kontinuerligt ökat de ekonomiska anslagen till drift och underhåll av landets infrastruktur.

Frånsett de svåra snöperioderna några vintrar tillbaka har vi en ökad punktlighet på tågen, samtidigt som vi har fördubblat underhållet på järnvägen jämfört med 2006. Andra länder i EU ser Sverige som ett föredöme, inte minst på området konkurrensutsättning av järnvägens underhåll och när det gäller att få tågtrafiken organiserad i linje med de EU-direktiv som beslutats om.

Under de snart tre år jag avnjutit den trafikpolitiska debatten här i riksdagen har jag slagits av hur konsekvent och, måste jag erkänna, framgångsrikt oppositionen har arbetat för att sätta motbilden att ingenting fungerar som det ska. Det är bara att erkänna att det inte finns några ytterligare behov av förbättringar i grenen eländesbeskrivning. Tillsammans med mediernas sätt att fungera, där de dåliga nyheterna alltid blir större än de bra, har en vrågbild av dagens tågtrafik skapats.

Jag vågar påstå att om man skulle genomföra en undersökning bland allmänheten skulle den visa att man tror att tågen vad gäller punktligheten går mycket sämre i dag än för några år sedan och att vi ligger dåligt till internationellt. Det är ju inte så det ser ut – det känner vi nördar som sitter här i salen till – men intresset för att beskriva detta varierar. Faktum är att den objektiva punktlighetsstatistik som finns pekar på långsamt förbättrade siffror, samtidigt som allt fler åker tåg, och på att vi ligger bra till internationellt i de flesta avseenden.

Herr talman! Jag kan inte låta bli att tycka att denna negativa bild är lite tråkig, inte minst för dem som jobbar i branschen. Men viktigast är förstås att vi alla är helt överens om att vi inte är nöjda. Vi behöver bli bättre. Ska tågen få en allt större betydelse framöver, så som vi önskar inte minst för arbetspendling, är en större punktlighet en viktig faktor.

Detta kräver angrepp på flera fronter – ökade investeringar, bättre underhåll, bra fordon, kompetent personal med mera. Jag tycker att det är särskilt positivt att se att det i dag tas gemensamma grepp i olika projekt för att förbättra till exempel biljettköpsystem och tillförlitlighet. Alla parter runt samma bord med ett gemensamt mål – det brukar vara framgångsrikt.

Centerpartiet står naturligtvis bakom åtgärdsplanen i sin helhet, men jag vill särskilt lyfta fram några punkter.

För det första innebär denna plan ännu en höjning jämfört med tidigare med cirka 20 procent. Det finns alltid önskemål om mer, och med en alltmer utvecklad medfinansieringsteknik kommer pengarna att räcka längre. Samtidigt är det ingen hemlighet att Centerpartiet med stort intresse tittar på alternativ för att öka mängden pengar som satsas på infrastruktur. Det är onekligen märkligt att svenska pensionspengar bygger infrastruktur ute i Europa men inte får göra det i Sverige!

För det andra innehåller planen satsningar i hela landet. Det är naturligt att de stora tillväxtområdena och viktiga stråken får de stora pengarna, men det finns också rejäla satsningar på det enskilda vägnätet som täcker hela vårt land med mindre vägar. Vägarna är av stor betydelse för dem som bor på plats liksom för dem som vill ut i naturen. Vägarna är ofta också beroende av en betydande ideell insats av dem som bor längs vägen.

För det tredje innehåller planen en satsning som möjliggör en ny flygplats i Sälen. Den kan bli en enormt viktig utvecklingsfaktor för en stor del av den södra fjällvärlden i både Sverige och Norge och för både sommar- och vinterturism.

Herr talman! Vad vill då oppositionen utöver att beklaga att allt är fel? Så långt är de nämligen överens. Ja, när det gäller samlad politik från oppositionen finns verkligen inte mycket, vad jag kan förstå. Ekonomiskt är det olika bud på temat ju mer till vänster desto större belopp, lite slarvigt uttryckt. Det kunde väl gå an. De kan ju alltid stanna på halva vägen.

Om det sedan i praktiken finns möjlighet att finansiera rundhanta planer kan man ju ha sina dubier om. Det är lätt att tänka tillbaka på S-regeringens tid då klyftan mellan planer och vad som sedan blev faktisk verklighet i budget blev allt djupare.

Men, som sagt, även om man nu godtar den delen, hur ser politiken ut om de stora projekten runt Stockholm, till exempel? Ska Bromma läggas ned? Ska Essingeleden fortsätta att vara en propp, både för dem som passerar där varje dag som arbetspendlare och för andra som ska resa genom Stockholm? Det är ju vad Miljöpartiet och Vänsterpartiet går till val på, att stoppa Förbifart Stockholm. Eller ska lastbilar kortas till 18 meter och vikten sänkas, så som Miljöpartiet vill? Det senare gör mig särskilt förvånad, måste jag erkänna. I varje fall var det detta som var Miljöpartiets politik i maj månad, och den har också blivit bekräftad här i dag i kammaren. Hur många fler lastbilar skulle det innebära? Hur mycket högre kostnader och hur mycket större utsläpp det skulle innebära har jag inte några siffror på, men det skulle göra skillnad, en mycket allvarlig skillnad.

Regeringen jobbar tvärtom för att möjliggöra längre och tyngre lastbilar än de vi har i dag där det finns lämplig infrastruktur för det – detta till fromma både för landets ekonomi och för miljön.

Som grädde på moset är Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet sedan överens om att ta in 4–5 miljarder på kilometerskatt, en skatt som ska belasta varje lastbil som befraktar vårt stora land och som kommer att innebära en högst påtaglig ny pålaga för stora delar av vårt så transportberoende näringsliv. Det är kostnader som inte bekostar övergången till miljövänligare fordon och utvecklingen av nya bränslen. Tvärtom kommer det att försvåra den genom att branschen sätts i en ekonomisk tvångströja.

Sammanfattningsvis, herr talman: Det är inte lätt att se någon samlad politik från oppositionen att ställa mot Alliansens, men det man kan se är fullt tillräckligt för att önska att slippa se mer!

Jag yrkar, i likhet med bland annat Anders Åkesson tidigare, bifall till förslagen i båda betänkandena, förutom på de punkter där allianspartierna har lämnat reservationer.

Anf. 68 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag uppfattar det som att Göran Lindell menar att i oppositionens värld är allting negativt. Tågen blir försenade, kontaktledningar rivs ned och folk får vänta på perrongerna. Men i Alliansens Sverige är allt finfint. Jag möter gärna Göran Lindell i en debatt med väljarna och med tågresenärerna om verklighetsbeskrivningen.

En sak i Göran Lindells anförande förvånar mig lite. Han säger: Oss tågnördar emellan vet vi att tågen går mer och mer i tid. Då vill jag fråga Göran Lindell, så här oss tågnördar emellan, om han har läst Riksrevisionens granskning av järnvägens statistik. Riksrevisionen säger nämligen att den slutsats som Göran Lindell drar går inte att dra därför att punktlighetsstatistiken i Sverige är så dålig att man inte ens kan dra slutsatsen om tågen går mer i tid eller mindre i tid. Hade inte det, oss tågnördar emellan, varit bra att redovisa för kammaren?

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

Anf. 69 GÖRAN LINDELL (C) replik:

Herr talman! Jag tackar Anders Ygeman för att jag får tillfälle att utveckla det lite mer, om jag uttryckte mig korthugget och slarvigt.

Jag uppfattar, och det står jag för, att oppositionens beskrivning är fylld av negativism och beskrivningar av allting som inte fungerar. Jag vill vara tydlig och säga att jag har betydligt högre ambitioner. Det ska fungera bättre än det gör i dag, och det finns definitivt förbättringsmöjligheter. Det finns framför allt tillfällen då vi har haft bedrövliga situationer i landet, naturligtvis inte minst kopplat till vädersituationer.

På något sätt måste man väl ändå kunna hålla två saker i huvudet i samtidigt. Det är en nyanserad bild som jag av två skäl tycker bör lyftas fram. För det första för att ge fler en mer ärlig och riktig beskrivning av vad det innebär att åka tåg. Jag tror att risken är att vi helt enkelt skrämmer bort med en felaktig bild. För det andra är det naturligtvis, tycker jag, anständigt att hålla sig någorlunda till den beskrivning av verkligheten som finns.

Jag kan hålla med om att Riksrevisionen har sina funderingar över statistiken. Men den bild jag har fått av diagrammen sammantaget ger mig ändå relativt stor anledning att anse att utvecklingen i stort har varit positiv, om man ser den över tillräckligt lång tid. Sedan går det självklart att plocka in korta perioder och då komma till en annan slutsats.

Anf. 70 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag noterar bara att Riksrevisionen i sin granskning konstaterar att man inte kan dra den slutsats av järnvägens punktlighetsstatistik som Göran Lindell drog både i sitt anförande och i sin replik.

Om Göran Lindell tycker att vi i oppositionen är lite negativa ibland har jag en glad nyhet till Göran Lindell och alla tågresenärer. Redan om tre månader kan Sverige få en ny regering och en ny tågpolitik.
(Applåder)

Anf. 71 GÖRAN LINDELL (C) replik:

Herr talman! Vad som händer i Anders Ygemans tänkta drömscenario, därom kan man fundera. Vi vet väldigt lite om vad som då händer. För mig känns det som en ruggig tanke som jag inte ser ett behov av att se mer tydligt.

Med den grund som nu är lagd kommer vi successivt att få många viktiga fundament på plats för en gradvis utveckling mot en mer stabil och bättre fungerande tågtrafik i det här landet, både när det gäller att skapa grunden via bättre infrastruktur, alltså järnvägarna som sådana, och när det gäller de som ska trafikera dem. Det är naturligtvis min förhoppning att så ska ske.

Anf. 72 LOTTA FINSTORP (M):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslagen i betänkandet. Jag står förstas bakom Alliansens reservationer, men jag yrkar inte bifall till dessa.

Låt mig inledningsvis poängtera att syftet med de senaste decenniernas reformer på järnvägs- och kollektivtrafikmarknaderna har genomförts för att skapa förutsättningar för att sätta resenärens behov i centrum.

Vi måste komma ihåg hur reformarbetet har beslutats och genomförts steg för steg av såväl S-regeringar som alliansregeringar.

Startskottet gick redan 1988, då riksdagen fattade beslut om att dela upp SJ och Banverket. SJ blev ett järnvägsföretag som betalade banavgifter för att exklusivt få använda stombanespår, och Banverket tog ansvar för investeringar och underhåll av spår. Men redan då, 1988, övertog länstrafikbolagen trafikeringsrätten för lokal och regional tågtrafik, trafik som de kunde upphandla av olika järnvägsföretag. Vid årsskiftet 2000/01 delades SJ upp i SJ AB, Green Cargo, Euromaint, Swemaint och Jernhusen, samtliga aktieföretag. Sedan 2010 har alla tågoperatörer likvärdig rätt att köra tåg i hela det svenska järnvägsnätet.

Varför vill jag göra denna järnvägsexposé? Jo, för att vi vid varje tågdebatt i denna kammare under denna mandatperiod tycks ha glömt att avregleringen påbörjades med ett historiskt språng redan 1988 och att det alltsedan dess skett en stor ökning av antalet tåg och resenärer framför allt på sträckor i befolkningscentrum med tillväxt.

Det som inte hände då, från 1988 fram till 2006, var nödvändiga men uteblivna infrastruktursatsningar och underhåll som likt en gigantisk snöboll rullats framför oss.

Men tack vare alliansregeringens historiska infrastruktursatsning kommer det eftersatta underhållet att åtgärdas successivt. Det kommer att ta tid, men det kan inte ha undgått någon hur det byggs i hela Sverige på både järnväg och väg.

Regeringen framhåller att av de investeringsprojekt som ingår i den nationella transportplanen bidrar nio av tio till förbättringar för arbetspendlingen. Detta innebär att kapaciteten och framkomligheten i transportsystemet kommer att öka samtidigt som flaskhalsar byggs bort. Det leder till att sårbarheten i våra väg- och järnvägsnät minskar och till fler, snabbare och punktligare resor, vilket underlättar arbetspendlingen och tåg i tid. Det är väldigt välkommet.

Annat var det under S-regeringen 2002–2006. Regeringen Persson såg och förstod att det behövdes infrastrukturåtgärder och satsningar. Men pengarna fanns inte. Det var som i *Kejsarens nya kläder*. Det togs spadtag och klipptes band, men sedan blev det inget mer. Det fattades nämligen 60 miljarder.

Herr talman! Vi kan konstatera att de reformer som genomfördes 1988 visar att Sverige låg väl framme i Europa eftersom det sedan tidigt 90-tal pågår ett arbete inom EU med att bygga upp ett enhetligt järnvägs-system inom Europa.

Men järnvägstransporter över gränserna hindras fortfarande av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät som bygger på sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler.

Här håller den europeiska järnvägsbyrån ERA på med ett stort arbete och driver på utvecklingen för att man ska kunna köra tåg över landsgränserna. Transportstyrelsen deltar aktivt i detta arbete avseende korsacceptans, godsvagnar, drift och trafikledning etcetera.

Inom EU har tagits beslut om att införa ett standardiserat trafikstyrningssystem på EU:s järnvägar, ERTMS, som jag tror att vi alla känner till. Syftet är att det ska bli enklare att köra tåg över landsgränser.

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

En EU-förordning som trädde i kraft i november 2010 avser att skapa nio godskorridorer i ett europeiskt järnvägsnät. Sverige berörs av en av godskorridorerna, sträckan Stockholm–Malmö–Köpenhamn–Hamburg–Innsbruck–Verona–Palermo.

Trafikverket deltar bland annat i ett projekt som också har med detta att göra. Det är Optimal Networks for Train Integration Management across Europe, Ontime, vars syfte är att branschens aktörer genom partnerskap ska åstadkomma förbättrat trafikflöde och minskade förseningar. Inom projektet utförs forskning om exempelvis förbättrade metoder för tidtabellsplanering.

Ett enhetligt järnvägssystem med en öppen och konkurrensutsatt europeisk järnvägsmarknad kommer att innebära positiva effekter för den fria rörligheten av människor, varor och tjänster, det vill säga järnvägens bidrag till en viktig hörnsten i den europeiska gemenskapen.

Herr talman! När det gäller motionsyrkanden om att underlätta för resenärer genom gemensamma biljettsystem och pendlingsmöjligheter vill jag framhålla att jag delar motionärernas uppfattning om att det är viktiga frågor. Därför är det intressant och bra att mycket är på gång avseende detta.

Den uppfattningen delas även av statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd som i en interpellationsdebatt i april i år framförde att det behöver bli enklare för resenärer som reser kollektivt över länsgränser eller när resan innebär byten mellan buss och tåg. Resenären ska på ett enkelt sätt kunna få en överblick över olika resealternativ, kunna jämföra tider och priser och kunna boka och få biljetter för hela resan.

Statsrådet framhöll även att om lösningar inte kan nås på frivillig väg kan det bli aktuellt med ytterligare lagkrav för att göra det enklare för resenärer att resa kollektivt i Sverige.

Trafikanalys har i rapporten *Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken* från 2013 pekat på att det är en fördel om operatörerna själva, det vill säga branschen, utvecklar biljettsystemet i stället för att det blir en lagstiftning om det. I rapporten framhålls att biljettsamarbete är en central faktor i ett kollektivtrafiksystem. Trafikanalys höjer dock ett varnande finger och menar att man måste se till att det inte blir hämmande ur konkurrenssynpunkt. Detta måste beaktas om alla ska jobba i samma system.

Därför är det med stort intresse jag och övriga Resenärssverige följer X2AB:s arbete med en gemensam betalningsplattform. Jag kan konstatera att arbetet har kommit en god bit på väg.

Herr talman! Mot bakgrund av motionsförslagen om att ge SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB samhällsuppdrag vill jag understryka att staten har ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägstrafik.

Det är återigen läge att påminna om de reformer som påbörjades 1988. Syftet var då och är fortfarande att främja effektivitet och konkurrenskraft med resenär och kund i centrum. I det ligger att transportmarknaden ska organiseras och regleras på ett ändamålsenligt sätt. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att respektive bolag kan fullgöra sina åtaganden gentemot landets tågresenärer, järnvägsföretag och transportköpare.

Jag anser att det är av stor betydelse att staten är en ansvarsfull ägare. Jag ser därför positivt på att regeringen understryker att det är av största vikt att bolagen som ägs av staten förvaltas på ett aktivt och professionellt sätt med värdeskapande som övergripande mål, vilket framgår av statens ägarpolicy för 2013.

Herr talman! Jag vill vidare lyfta fram att regeringen i tilläggsdirektiven till utredningen om järnvägens organisation bland annat har framfört att järnvägssektorn präglas av en relativt stor andel statligt ägda företag. Green Cargo AB, Infranord AB, Jernhusen AB och SJ AB ska alla agera på kommersiella villkor. Enligt direktiven finns det skäl att kartlägga för- och nackdelar med det statliga ägandet på den nu öppna järnvägsmarknaden och särskilt frågan om de statliga företagens verksamhetsmål innebär en risk för störningar i marknadens funktionssätt.

Mot bakgrund av den pågående utredningen om järnvägens organisation ställer vi oss mycket frågande till att inte invänta resultatet av utredningen.

Dessutom anges i EU:s kollektivtrafikförordning att om en behörig myndighet ställer krav på ett järnvägsföretag om ett visst utförande av kollektivtrafik som företaget annars inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning betraktas dessa krav som allmän trafikplikt, alltså krav om allmännyttig kollektivtrafik.

En behörig myndighet ska, enligt samma förordning, ingå avtal med det berörda företaget om den ersättning företaget ska få för att leva upp till den allmänna trafikplikten.

Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de upphandlade operatörerna som reglerar var och hur den allmännyttiga persontrafiken på järnväg ska utföras.

Enligt nu gällande regelverk är det inte lämpligt för staten att genom ägarstyrning av SJ AB påverka vilken allmännyttig persontrafik på järnväg som bör tillhandahållas.

Det bör även tilläggas att det i delbetänkandet *En enkel till framtiden?* tydligt framgår att en återgång till järnvägsmonopol för person- och godstrafik inte är möjlig.

Herr talman! Avslutningsvis kan jag konstatera att i det stora antal motioner som behandlas i detta betänkande finns i de allra flesta fall frågeställningar, synpunkter och svar som ingår i den stora statliga utredningen om järnvägens organisation. Låt oss invänta utredningen i sin helhet.

(Applåder)

Anf. 73 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag blev lite besviken på Lotta Finstorp. Jag såg fram emot att du skulle tala. Vi har talat mycket järnväg, lastbilar och sjöfart i dag, men vi har inte sagt något om cykel.

Den statliga cykelutredningen som vi väntade på i många år har nu kommit. Den slog fast precis det som forskning och cykelorganisationer länge varit överens om. Det viktigaste för en ökad cykling och för att människor ska börja cykla säkert är pengar. Det viktigaste är att vi bygger fler cykelbanor.

I den förra nationella planen anslog regeringen en knapp miljard kronor till cykelåtgärder. Det motsvarar ungefär 50 mil ny cykelväg. I rege-

ringens nya förslag till transportplan 2014–2025 sänker man ambitionerna, och de föreslagna satsningarna motsvarar endast 40 mil cykelväg. Varför gör ni detta, Lotta Finstorp?

Anf. 74 LOTTA FINSTORP (M) replik:

Herr talman! Den statliga cykelutredningen visade på det förnämliga med att använda cykeln som en del i hela kollektivtrafikupplägget. Det gäller både när man cyklar till stationen och det som behöver göras för att man ska veta att cykeln står tryggt när man kommer tillbaka. Det är ofta kommunala frågor just i den delen.

Jag har varit ute mycket i regionerna och bland annat läst de regionala cykelstrategier som nu nästan alla regioner har. Där tar man ett väldigt stort eget ansvar. Den miljard som kommer från den nationella nivån är en del. Men man måste också titta på hur mycket som växlas upp från kommuner och regioner. Det blir betydligt mycket mer pengar.

Det är viktigt att man har just cykelfrågorna på lokal och regional nivå. Det är där man vet var det är lämpligt att bygga cykelbanor. Jag utesluter inte att det kommer att finnas pengar som man kan hämta hem från nationell nivå för att kunna göra åtgärder och knyta ihop cykelbanorna.

Det man ser nu är att kommuner och regioner prioriterar cykelvägar mycket väl. Det går inte att jämföra hur det var för bara några år sedan. Det är i dag betydligt mer i ropet med cykeln, vilket naturligtvis är positivt. Men det gäller också att knyta ihop cykelnätet över kommungränserna. Det är där jag tror att Stina Bergström vill se att det finns mer nationella pengar.

Det jag hör ute i regionerna när jag talar om cykel är att man är ganska nöjd med det man har fått och det man lägger in själv. Det är en sak som är oerhört hämmande i sammanhanget. Det är när man låter barn och ungdomar åka gratis på bussen. Det gör att de inte får in cyklandet som en naturlig del. Det måste gå hand i hand. Det ska inte vara några gratisbussar, utan de ska cykla eller gå i stället.

Anf. 75 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Det ska kanske inte vara gratisbussar, men det är viktigt att man ska kunna ta med cykeln på bussar och tåg. Det är en annan bit. Jag vill tala om pengar till cykelinfrastruktur.

Vi ser att i de länder där människor verkligen cyklar mycket, som i Danmark och Holland, anslår man fem till sex gånger så mycket till cykelinfrastruktur. Man har ett väl utarbetat system där kommuner får statsanslag till cykelinfrastruktur. Det har vi inte på samma sätt i Sverige.

Det är sant att det är många kommuner och regioner som har satsat mycket mer på cykling de senaste åren, och det är jättebra. Men det är väldigt tråkigt och illavarslande att staten inte hänger med och också satsar mer pengar till cykelvägar vid statliga vägar. Det är en sak.

I dag ser vi att det är precis tvärtom. Man bygger bort möjligheten att cykla vid många statliga vägar när man bygger två-plus-ett-vägar. Det är väldigt bra ur trafiksäkerhetssynpunkt, men ofta bygger man bort den vägren som människor förut kunde cykla på utan att bygga en cykelbana vid sidan om.

Där behöver man mer pengar för att göra cykelbanor i anslutning till dem. Man behöver också pengar till statsanslag till cykelinfrastruktur i kommuner. Vi har föreslagit att det skulle läggas i ett stadsmiljöprogram, vilket också utredningen om den fossiloberoende fordonsflottan har föreslagit.

Jag skulle vilja fråga varför ett förslag som sådana pengar inte finns med i regeringens förslag.

Anf. 76 LOTTA FINSTORP (M) replik:

Herr talman! Prioriteringen har inte legat fullt och fast på cykel utan att få ordning på eftersatt underhåll på vägar och järnvägar. När jag till exempel talar med Regionförbundet Sörmland är de pengar som man har i regionen vad man hinner förbruka för att bygga cykelbanor.

Det finns ett annat problem som kammaren skulle kunna åtgärda. Det är bland annat att se över lagstiftningen. När man drar cykelvägar blir det väldigt dyrt. Man får ofta gå runt markägarnas marker. Det är inte på samma sätt som när man till exempel lägger detaljplan i en stad. Vi skulle hand i hand kunna jobba för att kunna få i gång det.

Vi kan titta på Kattegattleden. Då talar vi mest om besöksnäring, men det är också ett bra sätt att pendla till och från jobben när det är något kortare sträckor. Den har blivit dyr därför att man har fått gå runt på många ställen och inte kunnat dra den gena vägen. Det är sådant som man ser ute i landet.

Så här långt är man i de regioner som jag talat med nöjd med pengar som finns för cykelvägsinvesteringar. Jag ser det inte för omöjligt att vi i fortsättningen kommer att ha en nationell pott som kommuner och regioner kan söka pengar ifrån.

Anf. 77 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Att höra Anders Ygeman beskriva situationen i Sverige är ungefär lika upplyftande som regn på midsommarafton. När socialdemokraten Anders Ygeman beskriver situationen i Sverige kan man inte bara få för sig att vi är på väg mot avgrunden, utan man är ganska säker på att vi redan är framme.

Jag unnar mig en fotbollsmetafor i tider av fotbolls-VM. Anders Ygeman är nämligen kommentatorn som skulle en 10–0-seger att låta som en förlust. Precis så låter socialdemokrater och inte minst Anders Ygeman i talarstolen.

Jag tar gärna en seriös debatt om det Anders Ygeman var uppe i talarstolen och sade, att Socialdemokraterna alltid föreslår mer pengar än alla andra till infrastruktur. Så lät det. Men för att föra den debatten seriöst måste man konstatera ett par saker, till att börja med att bära regeringsmakt inte bara handlar om att fördela pengar.

Politiska partier som vill satsa mer pengar på järnvägen, eller för den delen sjukvård, skola eller vad det nu månde vara, måste ha en politik för fler jobb så att skatteintäkterna ökar. Det är just då när fler jobbar och fler betalar skatt som pengarna växer. Det gör att vi kan satsa på det vi tycker är viktigt, till exempel järnvägen.

Man kan bara påminna de som lyssnar på debatten och inte minst de socialdemokrater som varit uppe i talarstolen att när Socialdemokraterna

satt vid regeringsmakten satsade de det sista året 3,8 miljarder kronor på drift och underhåll av den svenska järnvägen.

Hur ser det då ut i dag? Vi har 250 000 fler som arbetar i Sverige. Skatteintäkterna har ökat, och vi kan också satsa mer på järnvägen och många andra områden. På järnvägen satsar vi 7,7 miljarder kronor i år. Det är en fördubbling av satsningarna på drift och underhåll av svensk järnväg. Det är möjligt därför att vi klarar de andra områdena.

Det är bra att fundera på: Vad skulle hända om olyckan är framme och Socialdemokraterna vinner valet tillsammans med Miljöpartiet, Vänsterpartiet och kanske till och med Feministiskt initiativ? Vad har man då för förslag för att komma till rätta med framtidens utmaningar?

Man har förslag på kilometerskatt och friår. Man ska stänga ned kärnkraften, fördubbla arbetsgivaravgiften för unga, avskaffa RUT- och ROT-avdragen, höja restaurangmomsen och införa sex timmars arbetsdag. Flygskatt ska införas. Man har till och med förslag på miljöskatter som får LO att bli oroliga för vad som skulle kunna hända vid ett makt-skifte.

Med alla de förslagen sammantaget kommer en sak att hända. Det blir mindre pengar i statskassan och mindre pengar att satsa på järnvägen och alla andra områden som vi står och talar oss varma för här i talarstolan. Saken är den att politik hänger ihop. Den som vill satsa mer pengar på järnvägen måste också klara utmaningarna på de andra områdena. Man måste se till att människor kommer i jobb.

Jag skulle avslutningsvis vilja ställa en fråga till Anders Ygeman eftersom Socialdemokraterna presenterade sitt lokala valmanifest i Västerbotten i går. Har Socialdemokraterna förändrat sin ståndpunkt vad gäller satsningar på Norrbotniabanan? Kan det vara på det sättet? I går lovade man nämligen att Norrbotniabanan ska byggas. Mig veterligt har Socialdemokraterna aldrig lagt fram något annat förslag än nio kilometer järnväg till 2025. Anders Ygeman kan ju bara strunta i att gå upp och svara så har vi fått det bekräftat i så fall.

(Applåder)

Anf. 78 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Socialdemokraterna kommer att satsa på Norrbotniabanan; det kan Edward Riedl vara på det klara med.

Jag tänker avslutningsvis i denna debatt först instämma i de yrkanden som Anders Ygeman har gjort. Jag vill samtidigt tacka trafikutskottets kansli och ledamöter för ett bra samarbete under den period jag har varit med i utskottet. Jag vill då framhålla den särskilda rapport som kansliet har tagit fram. Det är en förstudie som handlar om sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft.

Jag hoppas att kommande riksdag i höst kommer att fortsätta att studera sjöfartsnäringen, för det är helt uppenbart att det behövs. Under de borgerliga åren då vi har haft en moderatledd regering har man struntat i sjöfartspolitik, vilket har lett till en katastrofal utveckling för landet. I rapporten kan ni läsa om att Sveriges riksdag på förslag av den socialdemokratiska regeringen redan 1996 fattade ett beslut om näringspolitiska mål för sjöfarten. År 2001 fattade riksdagen på regeringens förslag beslut om ett omfattande sjöfartsstöd. Sedan, 2005, fattade riksdagen beslut om att man skulle utreda tonnageskatten, vilket också den socialdemokra-

tiska regeringen gjorde. Sommaren 2006 fanns detta på regeringens bord. År 2007 fattade riksdagen beslut om att införa tonnageskatt i Sverige.

Sedan har ingenting hänt. Det har inte hänt någonting för att skapa förutsättningar för svensk sjöfart – detta trots att det här har varit något som har haft en expansiv utveckling i Europa i övrigt. Näringen blir allt viktigare för Europa, och allt fler fartyg får olika former av utländska flagg.

I Sverige har det varit tvärtom. Våra nordiska grannländer har sedan 2010 fått 111 fartyg inflaggade till sig från Sverige. 5 000 sjömansjobb har gått förlorade i Sverige. Den maritima kompetensen är allvarligt hotad. Sjöfartsskolorna kan inte längre få praktikplatser på svenska fartyg, utan de tvingas att söka hjälp på utländska fartyg.

De borgerliga partierna skriver i betänkandet att de är nöjda och att de tycker att det går väldigt bra. Eventuellt ska vi införa tonnageskatt, skriver de, och de är positiva till Sjöfartsverkets arbete med avgiftsmodellerna.

Vad är då verkligheten? Den är den motsatta. Farledsavgifterna ökar nu. Sveriges största rederi, Stena Line, kommer att ha en nettokostnadsökning per år på 4,9 miljoner. Det ökar också på andra fartyg trots att Näringslivets Transportråd har varit tydliga mot regeringen och sagt att man nu måste göra någonting med tanke på svaveldirektivet. Om sex månader kommer kostnaderna att öka för sjöfarten och dess transporter i Sverige. Trafikanalys har visat att det handlar om kanske 4–7 miljarder.

Regeringen presenterar dock ingen politik för att komma till rätta med de här frågorna. Det leder till att sjöfarten i Sverige fortsättningsvis, om vi inte får en annan regering i höst, får en allt besvärligare situation. Vi tappar svenska jobb. Vi tappar möjligheterna till en bra samverkan mellan olika transportslag, som är så viktig för tillväxten i Sverige. Jag beklagar det, men jag hoppas att vi får en ändring till stånd i höst.

Anf. 79 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! I dag debatterar vi regeringens förslag till nationell plan. Det är historiska satsningar om 522 miljarder och dubblerade anslag till drift och underhåll. I dag är en stolt dag för oss som alliansare.

I betänkandet gör oppositionen ett par tillkännagivanden angående sjöfarten som jag dock vill belysa lite särskilt i mitt inlägg. Jag vill måla upp frågan i en bredare kontext än vad Lars Johansson precis gjorde. Apropå dysterkvistar var det ytterligare ett sådant anförande vi just fick lyssna till.

Jag har en annan verklighetsbeskrivning, nämligen följande: Som första regering någonsin har Alliansen presenterat en samlad plan för den svenska sjöfarten med en rad förslag som har syftat till och syftar till att stärka konkurrensen hos den svenska sjöfarten.

Herr talman! Leverenstempot har inte varit lågt. Bara i den här kam-maren har vi många gånger tryckt på knappen för många förslag som vart och ett stärker den svenska sjöfarten. För att bara nämna några exempel kan jag ta upp frågan om fler praktikplatser till sjöfartsutbildning, ett införande av EU:s regelverk för inre vattenvägar som möjliggör en helt ny typ av sjöfart, kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur, tillåtande av beväpnad personal ombord på fartyg som riskerar att utsättas för piratangrepp, ökad satsning på sjöfartsforskning, satsning på

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Järnvägspolitiska
frågor och
Åtgärdsplanering för
transportsystemet
2014–2025 m.m.*

förbättrad landinfrastruktur, nyttjande av klassificeringssällskap och sjöfartsstöd till fler fartygskategorier så att även exempelvis kabellägningsfartyg och muddringsfartyg kan omfattas.

Herr talman! Listan kan göras lång på saker som vi bara i den här kammaren under den här perioden har röstat för. Däremot säger jag inte att det är lösningen på alla problem. Men det är fel att måla upp en bild av att tidigare regeringar har gjort allt och den här regeringen inte har gjort något. Tvärtom – den handlingsplan som regeringen har presenterat är som sagt ett unikt grepp om svensk sjöfartsnäring. Regeringen har också redan deklarerat att en fortsättning följer med en maritim strategi som kommer till hösten. I och med den tar man ett samlat grepp om hela den blå näringen och dess konkurrensförutsättningar med möjlighet till tillväxt och jobbskapande.

Jag tycker därför att det är lite märkligt att oppositionen väljer att slå in öppna dörrar i sina tillkännagivanden. Först och främst nämner man att sjöfart bättre ska bindas samman med väg- och järnvägsförbindelser. Så är naturligtvis fallet. Därför tänker vi i stråktänkande, och därför satsar vi på anslutningar till hamnar och annat. Det har hela tiden varit alliansregeringens främsta målsättning att tänka trafikslagsövergripande. Just därför skapades Trafikverket, exempelvis.

Den kostnadseffektiva implementeringen av svaveldirektivet är en annan fråga som oppositionen tar upp. Vi vill naturligtvis ha en kostnadseffektiv implementering, och jag tror att vi alla är besvikna över att vi inte kunde få ett annat utfall till stånd i de förhandlingar som har skett på global och europeisk nivå. Regeringen har bland annat tillfört extra medel till Sjöfartsverket så att man inte ska behöva höja farledsavgifterna till den nivå som man tidigare diskuterade. Vi har också avsatt särskilda medel, 45 miljoner kronor, som ett permanent årligt anslag för sjö- och flygräddningsverksamheten.

Sist men inte minst handlar det om tonnageskatten – en evig surdeg i den här kammaren där olika partier har intagit olika positioner genom åren, ofta beroende på om man är i regeringsställning eller i opposition. Jag kan bara konstatera att vi nu har en utredning på plats som vill lösa de sista kvarstående problem som man hittade i den förra utredningen. Detta kommer att presenteras till hösten, och det är jag glad för.

Sammantaget, herr talman, är jag glad över regeringens historiska satsningar på sjöfarten.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 19 §.)

11 § Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU21
Uppskov med behandlingen av vissa ärenden
föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 19 §.)

Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU18
Taxifrågor (prop. 2013/14:223)
föredrogs.

Taxifrågor

Anf. 80 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Den debatt som vi nu ska ha kommer att vara den sista som trafikutskottet har under denna mandatperiod. Och den kommer att handla om taxifrågor. Det är frågor som vi har diskuterat under hela denna åttaårsperiod med moderatledd regering.

Den kanske viktigaste frågan av alla borde ha varit löst redan för åtta år sedan, nämligen den om obligatoriska tömningscentraler. Men det har inte gjorts. Trots att det redan för åtta år sedan fanns ett färdigt förslag som gått via Lagrådet fanns det inget intresse för att införa denna självklara åtgärd, från Anders Borg som uppenbarligen styrde frågan på den tiden. År efter år har vi återkommit med kravet, men de borgerliga här i kammaren har hela tiden hävdat: Det där är onödigt. Ni slår in öppna dörrar. Det kommer snart. Det kommer om en månad. Det kommer om ett år.

Det har hela tiden låtit på det sättet. Det lät förresten på det sättet i debatten tidigare också: Nej, tillkännagivanden behövs inte. Det är redan på gång. Det är färdigt. Det är onödigt.

Vi känner igen tonen. Det har låtit på det sättet hela tiden i debatten om tömningscentraler i taxi också.

Nästan desperat har Alliansen försökt hävda att det är en fråga som snart får sin lösning. Men efter en rad tillkännagivanden från riksdagen står vi nu fortfarande här med en halvmesyr till proposition. Visst införs tömningscentraler med något slags obligatorium, men för den som vill fuska sig förbi är möjligheterna fortfarande stora. Åter ser vi en proposition som inte håller vad den lovar. De borgerligas storvulna prat om att det snart kommer har visat sig i all sin nakenhet. Det blev en tummetott.

Herr talman! Det är på två avgörande punkter som det förslag regeringen nu lägger fram inte räcker till. Den första är möjligheten till undantag från taxameterkravet, och den andra är att överföringen mellan taxameter och central inte måste ske trådlöst. Samtliga tunga remissinstanser tillstyrkte att taxametern nu skulle vara obligatorisk i taxibilar och att överföringen skulle ske trådlöst. Taxiförbundet har riktat mycket skarp kritik mot just det faktum att undantagen kan fortsätta. Vi socialdemokrater kan bara hålla med.

Taxametrar måste vara obligatoriska i taxibilar. Det handlar faktiskt om två saker. För det första handlar det om konkurrens på lika villkor, och för det andra handlar det om ganska stora skatteintäkter. Både taxiförretag här i Stockholm och på andra ställen i landet samt taxiförare som jag har varit i kontakt med skakar bara på huvudet och säger samma sak som vi gör: Undantagen måste bort. I annat fall får vi inte konkurrens på lika villkor.

Den andra huvudkritiken av förslaget om att uppgifterna från taxametern inte behöver överföras trådlöst grundar sig på precis samma saker, nämligen konkurrens och skatteintäkter. Den som vill manipulera uppgifterna gör det enkelt genom att använda en vanlig dator. Konkurrensen

snedvrids, och samhället går miste om betydande skatteintäkter. Därför vill jag yrka bifall till punkt 1 i förslaget i betänkandet.

Jag vill också ta upp den fråga som berörs i punkt 6. Vi måste få till stånd en utredning av följderna av avregleringen av taxibranschen. Det finns både positiva och negativa följder. Det måste belysas. Och vi måste rätta till det som blev fel. Varför vill ni inte vara med på det? Vad är problemet? Situationen för dem som kör taxi förtjänar att särskilt belysas i detta sammanhang.

Här i Stockholmstrakten är det inte ovanligt med arbetstider på 70 timmar i veckan och mer för en taxiförare för att få ihop en lön som det går att leva på, inte för att få ihop någon drömlön. För att få ihop en inkomst på 24 000 kronor i månaden tvingas man köra ihop ca 100 000 kronor i månaden, vilket motsvarar ungefär 4 000 kronor per dag – dag ut och dag in. Hur många tror ni klarar av det?

Följden blir i stället att förare lockas att köra sitt vanliga pass och sedan köra svart vid sidan om. Hela den sociala tryggheten riskeras, skatteintäkter förloras och – inte minst viktigt – trafiksäkerheten äventyras på ett påtagligt sätt.

Avregleringen har lett till en överetablering där vinnarna är de mest skrupelfria. Överetableringen slår hårt mot taxiförare med de följder som jag just har berört. Det innebär också att många förare inte klarar kvalitetskraven som finns på taxiförare för att få köra taxi på ett för kunden bra sätt.

Det är också talande att många av de uppgifter jag har med i mitt anförande i dag har jag fått via taxiförare. Men de jag har talat med vågar inte stå med namn för sina uppgifter. De vill vara anonyma. Annars blir följden att de förlorar sina jobb. De blir helt enkelt svartlistade, precis som i början av förra seklet då många av dem som krävde åtta timmars arbete, åtta timmars fritid och åtta timmars vila tvingades emigrera till USA för att de inte fick arbeta i Sverige. Villkoren ser i dag 2014 ut på samma sätt för arbetare i vårt land som kräver anständiga arbetsförhållanden. Vi ser det på område efter område. Så går det till när marknad till varje pris ska gå före all annan rätt. Så går det till när ett land styrs av en regering med nyliberala ideal.

Herr talman! Man ska inte heller underskatta det bedrägliga förfarande som många mindre nogräknade inom branschen gör sig skyldiga till när de lurar turister. Sveriges rykte som besöksland riskerar att starkt försämrats. Jag tror inte att den som lurats att betala fantasipriser för en taxiresa kommer tillbaka till Sverige eller Stockholm i första taget när alternativen är många. Man kan resa till många andra länder.

Taxichaufförer vittnar om att de varje arbetspass får höra om turister, både svenska och utländska, som har blivit lurade. Jag har till och med hört talas om ledamöter i kammaren som har blivit lurade eftersom de inte har sett upp. Vi kan inte ha det på det sättet. Överetableringen är också en följd av detta. Det är den som är boven.

Nu kommer ett förslag från regeringen i mandatperiodens elfte timme om att man ska lämna över ett papper med prisuppgift. Blir det bättre om den kund som inte vet vad en resa ska kosta får det på papper och sedan i en prövning kan hävdas ha gått med på priset? Nej, det här duger inte. Någon form av reglering på detta område måste till.

Men i den andra änden av skalan ser vi också avregleringens följder i många kommuner långt från storstaden. I dessa kommuner finns det ingen taxi att få tag på, framför allt inte på kvällstid. Anledningen är ofta att färdtjänst, skolskjutsar och sjukresor har upphandlats av det stora taxibolaget i den närmaste större staden eller att ett nischat taxiföretag har tagit hem upphandlingen. Underlaget för ett litet taxiföretag försvinner då. Följden blir att ingen taxi finns tillgänglig för vanligt taxiåkande på kvällstid eller för den delen även på dagtid. Risken är då stor att någon även efter att ha druckit en öl eller två tar bilen hem, eller bort. Det är en direkt trafikfara som vi känner till.

Herr talman! Det enda anständiga vore alltså att så snart som möjligt tillsätta en utredning som kan lägga fram förslag för att komma till rätta med taxibranschens problem. En prisreglering är en av de frågor som då måste tas upp. En annan är någon form av reglering eller liknande åtgärd som måste till för att taxibranschen ska fungera med konkurrens mellan företag på lika villkor.

De offentliga upphandlingarna, där i dag enbart lägsta pris avgör vem som får ett uppdrag, måste också ses över. Det här är bara en liten del av de frågor som en sådan utredning måste titta på, men det är viktiga frågor. Om vi vinner valet i höst kommer det här att finnas högt upp på dagordningen.

Herr talman! Jag yrkar återigen bifall till punkt 1 i förslaget i betänkandet. Jag står givetvis också bakom alla våra reservationer men vill för tids vinnande yrka bifall bara till reservation nr 5.

I detta anförande instämde Monica Green, Lars Mejern Larsson, Suzanne Svensson och Anders Ygeman (alla S).

Anf. 81 CHRISTER AKEJ (M):

Herr talman! Vi debatterar nu ett betänkande om dels regeringens proposition om redovisningscentraler för taxi, dels motioner från allmänna motionstiden om taxifrågor.

Taxi har en lång historia och har genom tiderna haft en viktig roll i vårt samhälle. Jag tänkte börja med en kort historisk beskrivning som kanske kan vara ren folkbildning.

I början sköttes taxi av hästdragna vagnar, så kallade droskor. Den första motordrivna taxin med taxameter var en Daimler som levererades i Stuttgart 1897. Sedan spred sig taxibilarna över världen, och i Sverige rullade den första taxin på Stockholms gator 1901. Först på 1950-talet blev det teknik i taxibilarna med tvåvägs kommunikationsradio så att beställningscentralerna kunde skicka ut till bilarna var de skulle hämta sina kunder.

I Sverige var taxi reglerat fram till den 1 juli 1990 när den dåvarande socialdemokratiska regeringen avreglerade taxinäringen. Det blev då fri etablering, fri prissättning och fritt att ange namn på sina olika taxor. Allt detta hade tidigare varit reglerat i detalj.

Samtidigt ökade antalet taxifordon i vårt land kraftigt. I dag finns det ca 16 000 taxibilar som rullar. Det har således blivit en avsevärt bättre tillgänglighet till taxi.

Det finns i vårt samhälle många olika grupper som är beroende av taxi för att få sin vardag att fungera. För många är taxi det enda alternati-

vet för att kunna åka i väg och uträtta ärenden eller besöka olika serviceinrättningar. Det kan gälla de som saknar egen bil eller inte har körkort och det inte finns någon kollektivtrafik inom rimligt avstånd. Det kan gälla de som har något funktionshinder som gör att de inte kan åka med kollektivtrafik eller att det inte finns någon kollektivtrafik inom rimligt avstånd.

På många ställen i glesbygden finns det inte underlag för traditionell kollektivtrafik. Ett alternativ är då att erbjuda anropsstyrd trafik. Det innebär att resenären då kan beställa en speciell resa och bli hämtad av taxi och för att sedan transporteras till reguljär kollektivtrafik.

Sedan finns de grupper i samhället som vid olika tillfällen vill slippa att själva köra, och då väljer de i stället taxi. Det finns också de som snabbt behöver förflytta sig från punkt A till B, kanske i sin tjänsteutövning. Då är taxi ett gott alternativ.

Herr talman! Som vi ser det finns det många olika grupper i samhället som taxi har en avgörande betydelse för. Taxi utgör också ett viktigt komplement till kollektivtrafiken. Taxi kan dessutom i många lägen vara ett miljövänligt alternativ för samåkning av mindre grupper.

Taxiförarna har också tagit ett stort miljöansvar, och man använder i dag en stor andel miljöfordon. Andelen gasdrivna fordon har ökat till 27 procent. Antalet elhybrider har ökat till 6 procent. Samtidigt har det skett en dramatisk minskning av antalet bensin- och dieseldrivna taxifordon.

Taxiförarna har också en viktig uppgift som ambassadörer. För många som kommer till en ny ort är kanske taxiföraren den förste som man möter och den första kontakt som man har med orten. Det är då viktigt att detta möte blir bra och uppskattas positivt.

Som vi ser av detta har taxi en avgörande roll för att alla funktioner i vårt samhälle ska fungera. Det är därför viktigt att vi har bra och fungerande lagstiftning och regelverk kring taxinäringen.

Taxifrågorna är livligt diskuterade, och det tycker jag är bra. Jag tänkte här gå genom och kommentera några av de viktigaste punkterna som diskuteras.

Herr talman! En fråga som diskuteras livligt är redovisningscentraler. Det är alltså ett ställe dit taxibilarna åker och lämnar över innehållet i sina taxametrar beträffande körupdrag och ersättningar – detta för att förhindra fusk och förhindra att alla körningar inte redovisas. Regeringen har nu lagt fram ett förslag om obligatoriska redovisningscentraler som ska träda i kraft den 1 januari 2016. Det har dock inte varit på det sättet att detta inte alls funnits tidigare. Tvärtom töms 80 procent av innehållet i taxametrarna via beställningscentralerna, enligt Taxiförbundet.

I utformningen av en lag om obligatoriska redovisningscentraler har regeringen varit noga med att det skulle bli bra och inte drabba taxinäringen ekonomiskt på ett orimligt sätt.

Vi har ett heterogent land med väldigt olika regioner och förutsättningar inom taxinäringen. Det finns främst i storstäderna stora bolag med egna beställningscentraler med många anslutna åkare. På andra mindre orter finns det mindre bolag med ett färre antal bilar anslutna. Merparten av taxiåkarna är en- och tvåbilsägare. Det gäller 6 000 av totalt 7 000 företag.

Det gäller då att ta hänsyn till alla dessa olika grupper när man lagstiftar så att någon inte slås ut. Mycket av det fusk som diskuteras är rena

olagligheter som inte kan beivras genom förändrad lagstiftning utan enbart polisiärt genom ökad kontroll.

En annan fråga som diskuteras livligt är möjligheterna till undantag från taxameterkrav. I dag har de taxifordon som har synnerliga skäl utifrån de transporter de utför möjlighet att få dispens från taxameterkravet. Med synnerliga skäl menas till exempel särskilda transporter som sker i samband med statsbesök, körning med direktionsbilar, transport av utländska turister som kräver speciellt språkkunnig förare, körning vid representation. Det medges även dispens för dem som enbart kör samhällsbetalda resor.

Enligt den senaste uppgiften från Transportstyrelsen har det fram till i dag beviljats dispens för 10 procent av taxifordonen. Det finns nu krav från oppositionspartierna på att inga taxifordon ska kunna få dispens. Jag tror inte detta är rimligt, och det skulle dessutom både fördyra och försvåra i många fall och till ingen nytta. Det måste finnas en möjlighet att för alldeles särskilda transporter, där taxameter inte fyller någon funktion, slippa ifrån det kravet.

En annan grupp som skulle drabbas hårt av ett strikt krav på taxameter är de som har historiska fordon och som då använder dessa vid speciella tillfällen, till exempel i samband med olika festligheter. En taxameter är en dyr utrustning. Ska en taxiägare åläggas denna kostnad måste det vara motiverat. Regeringen har i sin proposition angivit att denna fråga ännu inte är tillräckligt utredd utan måste studeras vidare. Jag tror att man måste ha respekt för detta. Återigen: När man lagstiftar är det viktigt att det sker på ett klokt och genomtänkt sätt.

Regeringen har också aviserat att man nu omgående kommer att starta en analys av denna fråga så att den också kan vara på plats tills lagen om redovisningscentraler träder i kraft den 1 januari 2016.

Det finns ytterligare en aspekt att lyfta fram i detta sammanhang när det gäller krav på taxameter. Det är viktigt att vi inte hämmar ny teknik. Finns det ny teknik som gör att redovisningen kan ske på annat sätt som är lika säkert som med taxameter är det inte rimligt att detta hindras och stoppas. Det blir då enbart en onödig kostnad för taxiägarna.

Herr talman! Kontrollen av indragna taxiförarlegitimationer är en annan livligt diskuterad fråga. Det har här diskuterats att det skulle bli en obligatorisk återredovisning för taxibolagen då tillstånd dras in från någon förare. Detta skulle inte vara en helt okomplicerad åtgärd, och det skulle även få en koppling till många andra branscher där anställda kör i tjänsten. Vidare tillkommer aspekten om den personliga integriteten som måste beaktas.

Normalt är vi i vårt land väldigt måna om att se på just detta. Det finns i dag ett omvänt krav, att taxiföretagen har skyldighet att kontrollera så att de förare som är anställda och kör i företaget har giltiga taxiförarlegitimationer. Det har nu också på frivillig väg tagits kontakt mellan Taxiförbundet och Transportstyrelsen för att på ett smidigt sätt lösa frågan inom gällande lagstiftning. Det tycker jag är bra.

Prissättningen är en annan frekvent diskuterad fråga. Det har förekommit flagranta exempel på körningar som kostat mångdubbelt mer än vad som är normalt. Vid flera tillfällen har man tittat på frågan och diskuterat hur man kan förbättra och säkra prissättningen så att ingen luras till att betala överpriser. Det är föreskrivet att taxi på sin sidoruta ska ha

en tydlig prisangivelse för en normal typresa. Trots det har frågan ånyo diskuterats och nya förslag har lyfts fram, bland annat förslag om ett maxtak. Dock menar många att det rimmar illa med den fria prissättningen. Dessutom finns risken att ett maxtak skulle tolkas som ett normalpris.

Det förslag som regeringen nu lägger fram innebär att i det fall en typresa kostar mer än 500 kronor ska kunden i förväg och i hållbar form få angivet vad den tänkta resan kommer att kosta. Ändringen är tänkt att träda i kraft den 1 januari 2015. Taxibranschen har här en viktig roll att hjälpa till att sprida information om sin bransch och hur man som kund i förväg kan jämföra priserna hos olika fordon.

Herr talman! Sammanfattningsvis kan vi konstatera att många viktiga frågor gällande taxibranschen står på agendan, och successivt betas de av. Det är viktigt att inte ha för bråttom, utan det som görs måste göras på rätt sätt. Det är värt att påpeka att många av de oegentligheter som lyfts fram inom branschen är sådana som vi inte kan hindra genom lagstiftning, utan de måste åtgärdas rent polisiärt. Med detta vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet i dess helhet.

Eftersom det här är min sista debatt denna mandatperiod vill jag passa på att tacka trafikutskottets kansli för ett alltid vänligt och gott bemötande och god service. Det har varit trevligt att lära känna er. Samtidigt vill jag passa på att tacka herr talmannen och hans kolleger samt kammarkansliet för ett alltid gott och vänligt bemötande.
(Applåder)

Anf. 82 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Min fråga är egentligen enkel: Varför vill du att fuskets inom taxibranschen ska kunna fortsätta, Christer Akej? Jag frågar eftersom man inte behöver ha taxameter i taxibilar. Många av de bilar som beskrivs är inte taxibilar. Det är annan upphandlad trafik, vilket är en helt annan sak. Är det så att ni inte vill ha in skatteintäkterna, eller? Jag förstår inte hur ni tänker.

Man kan undra om Christer Akej tror att problemet med överpriser till Arlanda försvinner om man måste visa upp en lapp med priset. Det tror inte jag. Jag tror att de som kör på de villkoren kommer att fortsätta att göra det på precis samma sätt som nu. Möjligen kommer de att fira ned bakrutan lite mer där bäge priserna står.

Nej, jag tror att det måste till någonting annat. Den utredning som vi talat om är ett ganska bra grepp för att komma till rätta med problemet. Jag tror inte att man gör det genom enkla åtgärder, som att visa upp en liten lapp. Problemen måste tas på större allvar än så. Man kan fundera på varför ni är så rädda för att tillsätta en utredning som kan titta på de fördelar och nackdelar som avregleringen medfört. Där kan man titta på de frågor som du tog upp i ditt anförande.

Jag vill också säga att det vanligaste problemet i glesbygd inte är att någon kommer med anropsstyrd trafik, utan det vanligaste problemet är att det inte finns någon taxi att tillgå för att det inte längre finns något bolag i kommunen. Det tog jag upp i mitt anförande, och det stämmer. Så är det.

Anf. 83 CHRISTER AKEJ (M) replik:

Herr talman! Svaret till Leif Pettersson är enkelt. Självklart vill jag inte att det ska förekomma fusk inom branschen. Tvärtom är det viktigt att vi har ordning och reda oavsett vilken bransch det gäller. Det är just den frågan som regeringen jobbar med och har bland annat lagt fram förslag om att vi ska ha obligatoriska redovisningscentraler. Nu kommer man att titta på frågan om dispenser gällande taxameter.

Det är viktigt att vi när vi inför nya saker gör det på ett klokt och förnuftigt sätt så att det inte blir någonting stelbent och byråkratiskt som drabbar näringen alldeles för hårt i form av onödiga kostnader, sådana som inte är motiverade. Det finns, Leif Pettersson, ett antal körningar i samhället där det inte är motiverat att ha taxameter. Därför kan jag inte finna det rimligt att vi skulle gå på den ytterlighet som du och dina oppositionskamrater föreslår, alltså att det inte skulle finnas någon möjlighet att slippa ifrån taxameterkravet. Det blir bara ytterligare en kostnad för branschen som jag inte tycker är bra. Därför står jag bakom det förslag som föreligger. Man kommer att titta vidare på var gränsen ska gå för att slippa ha taxameter.

Samtidigt är det viktigt att vi lyfter fram frågan om ny teknik. Vi lever i ett samhälle där ny teknik ständigt kommer till nytta. Därför är det viktigt att vi även tillåter det i vår lagstiftning. Om det kommer ny teknik som gör att man kan kontrollera lika bra som genom att ha taxameter får vi inte ha en lagstiftning som hindrar, försvårar och förbjuder det och som enbart innebär en merkostnad.

När det gäller prisangivelser tycker jag att Leif Pettersson på ett lite raljant och felaktigt sätt ironiserar över lappen på rutan. Det är en tydlig och klar lapp. Det viktiga är att allt fler blir upplysta om att det är på så sätt man ser vad priset för en resa är. Om man vet det är det väl rimligtvis ingen som hoppar in i den taxi som har ett avsevärt högre pris än normalpriset. Du skrattar åt det, Leif Pettersson, men så måste det rimligtvis vara.

Anf. 84 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Ja, jag skrattar faktiskt åt det, för då måste man ha den informationen på japanska, kinesiska och alla andra språk som talas i de länder som turisterna kommer från. Det är ju turisterna som i första hand blir lurade.

Det är väl ingen större hemlighet att till och med en tidigare ordförande i utskottet har blivit lurad på det sättet. Det är mycket enkelt. Det finns en prislapp på bakrutan som sedan firas ned, kunden hoppar in i taxin som han eller hon tror är Taxi Stockholm men som visar sig vara någonting helt annat. Man får betala ett helt annat pris för resan än det man trodde att det skulle bli. Det är mycket enkelt att bli lurad på det sättet om man har bråttom och ska i väg någonstans.

Jag åkte häromdagen taxi från Boden till Luleå och talade då med taxichauffören om ett taxibolag som finns däruppe och som bara kör samhällsresor. Jag frågade chauffören om de har taxameter. Nej, svarade han, de kör bara dagtid måndag till fredag. När jag frågade om han ansåg det vara en taxibil var svaret nej, det var någonting annat.

Vi talar om taxibilar, Christer Akej, om taxibilar med dispens från taxameter. Lagen säger att taxibilarna ska ha en taxameter som är utfor-

mad på ett visst sätt. Sedan står du och talar om ny teknik. Jag vet vilket företag du tänker på, men det är inte en taxameter de har i sin app. Det kan jag lova. Om man kan utveckla den appen så att den blir en taxameter som kan redovisa på samma sätt som en taxameter då vill säkert alla andra taxiföretag också komma i åtnjutande av den, men det får de inte med dagens lagstiftning.

Teknikneutral lagstiftning kan låta bra, men i dag fungerar det inte så i praktiken. Det är bara ett företag som har ett sådant avtal.

Anf. 85 CHRISTER AKEJ (M) replik:

Herr talman! Teknikneutral lagstiftning inte bara låter bra utan är det också. Den är oerhört viktig. Det gäller inom alla områden.

Mycket av det som du räknar upp, Leif Pettersson, är sådant som jag inte tror att man lagstiftningsvägen kan beivra i Sveriges riksdag. Det är sådant som måste beivras genom bättre kontroll. Det handlar om rena olagligheter när man döljer prissättningen genom att dra ned rutan. Det gäller också mycket annat som förekommer.

Att det förekommer olagligheter ska beivras genom ökad kontroll och med polisiära insatser. Det ska vi inte försöka åtgärda genom en lagstiftning som kommer att slå hårt mot de seriösa utövarna. Ett steg på vägen kan vara att man, om man har ett högt jämförpris, är skyldig att i någon bindande form i förväg redovisa, skriftligt eller på annat sätt, vad resan kommer att kosta när kunden sätter sig i taxibilen.

När lagen väl har trätt i kraft får vi väl se vad utfallet blir, men jag ser den som ett viktigt steg på vägen. Dessutom är det viktigt att det inte drabbar de seriösa taxiföretag och andra utövare som finns i dag. Det är viktigt för mina ställningstaganden.

Anf. 86 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Herr talman! Seriösa företag som gör rätt för sig ska inte riskera att konkurreras ut av sådana som inte drar sig för att tjäna pengar genom att fuska. Så ska det vara i taxibranschen likaväl som i alla andra branscher.

Därför måste myndigheterna få så bra verktyg som möjligt, så att de kan genomföra de kontroller som krävs för sunda konkurrensvillkor och för minimering av skattefusk inom taxinäringen. Det är viktigt att kontrollerna är likvärdiga för all taxitrafik. Som Leif Pettersson så väl redogjort för finns det tyvärr stora problem inom taxinäringen med svart-taxi, överpriser, skattefusk och utnyttjande av taxichaufförer på olika sätt. Det krävs kraftfulla åtgärder mot fusk och oegentligheter.

Två riktigt viktiga verktyg som behövs för att få ett så väl fungerande system som möjligt där det råder konkurrens på lika villkor och samhället inte går miste om skatteintäkter är obligatorisk anslutning till redovisningscentral och att taxibilar har taxameter.

Obligatoriska redovisningscentraler är inget nytt förslag. Frågan har varit uppe sedan 2006. Under denna mandatperiod har riksdagen vid två tillfällen under 2012 och 2013 genom tillkännagivanden uppmanat regeringen att införa obligatoriska redovisningscentraler i taxinäringen. Bättre sent än aldrig, får man väl säga. Det är bra att regeringen nu äntligen presenterar ett sådant lagförslag i den proposition som behandlas i detta betänkande, även om det lämnar en del övrigt att önska. Syftet med att inrätta redovisningscentralerna för taxi är helt enkelt att förbättra

Skatteverkets möjligheter att kontrollera att de som driver taxiverksamhet betalar sin skatt.

Herr talman! Genom att alla taxibilar har taxameter minskar risken ytterligare för att resenärer blir lurade och för att taxiföretag ska kunna låta bli att betala skatt. I november 2013 hade omkring 10 procent av taxibilarna undantag från taxameterkravet. Tyvärr valde regeringen att inte behandla frågan i sin proposition utan skjuta på den. Det tycker vi är synd. De kryphål som nu finns behöver täppas till.

Den tekniska utvecklingen går ständigt framåt, vilket är bra. Taxameterkravet bör självklart inte innebära att nya tekniska lösningar motverkas. Vi välkomnar ny teknik som underlättar för kunder, chaufförer och taxiföretag, så länge man uppfyller kraven på en säker och laglig taxitrafik. Att kombinera taxameterkravet med ny teknikutveckling och användandet av appar vid taxibeställning bör rimligen inte vara någon omöjlighet. Till exempel bedömer Svenska Taxiförbundet det som fullt möjligt.

Vi i Miljöpartiet tycker därför, liksom majoriteten i utskottet, att det är viktigt att lyssna på Skatteverket, Transportstyrelsen och andra tunga remissinstanser som vill att den möjlighet som finns i dag att få dispens från kravet på taxameter i taxibilar ska tas bort. Givetvis måste det här göras med hänsyn till exempelvis upphandlad trafik, som färdtjänst och skolskjutsar, där staten, kommuner och landsting har tecknat avtal som ännu inte löpt ut. Men det går att hantera.

För att ytterligare minska möjligheten till fusk är det bra att redan från början kräva att överföring av data till redovisningscentralerna görs trådlöst. Då minskar risken att data manipuleras på vägen. Detta saknades tyvärr också i propositionen.

Herr talman! Allt det vi talar om i dag rör sig om att på olika sätt skapa bättre ordning och reda i taxinäringen. Utöver ekonomiska frågor, som att företag ska göra rätt för sig vad gäller att betala skatt och inte ta ut oskäliga priser av sina kunder, handlar det om så viktiga saker som trafiksäkerhet, arbetsmiljö och rimliga anställningsförhållanden. Även här behövs krafttag.

Ingen chaufför ska hetsas att köra utan att vara utvilad. Ingen resenär ska behöva åka med en förare som inte fått sova och vila tillräckligt. Ingen medtrafikant ska behöva möta en förare som är för trött, oavsett om hen kör lastbil, taxi, personbil eller något annat fordon. Tyvärr är risken att det ska ske alldeles för stor i dag. Transportarbetareförbundet gjorde en undersökning av tillståndet i taxibranschen 2012. Den visade att många taxichaufförer arbetar många och långa pass utan tillräcklig dygns- eller helgvila. Närmare hälften av dem som svarade uppgav att deras arbetssituation påverkar deras trafikbeteende negativt. Så kan det inte få fortsätta. Ingen ska drivas så hårt på jobbet. Säkerheten på vägarna får inte riskeras. Det är både oacceptabelt och onödigt.

En sak i övrig yrkestrafik att inspireras av är att kör- och vilotider för tunga fordon noteras i färdskrivare. De som kör tunga fordon måste ha digitala förarkort. Kraven borde skärpas även för taxi. Man borde se över om digitala förarkort kan införas för taxibilar. Digitala färdskrivare i alla taxifordon skulle förbättra arbetsmiljön och trafiksäkerheten på vägarna och även underlätta kontrollen för myndigheterna.

Det finns mycket mer att säga om detta. Precis som Leif Pettersson tycker jag att det behövs en översyn av konsekvenserna av avregleringen av taxinäringen. Jag behöver inte upprepa det Leif redan har sagt. Jag instämmer inte minst vad gäller det ansvar som offentliga upphandlare har att inte bara ställa krav på lägsta pris när man köper transporter, som färdtjänst och skolskjutsar, utan även ställa krav på kvalitet och goda arbetsvillkor. Det är möjligt, och det blir ännu lättare med EU:s nya upphandlingsregler, som uppmuntrar sociala krav. Jag vill nämna ett exempel. Upphandlad taxitrafik, som skolskjutsar, färdtjänst och annat, bör verkligen inte utföras på ackord.

Jag står bakom förslaget i betänkandet under punkt 1 samt alla våra reservationer, men för tids vinnande nöjer jag mig med att yrka bifall till reservation nr 3 om digitala förarkort och färdskrivare.

Anf. 87 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag kan börja med att instämma i Christer Akejs historisk beskrivning och hans beskrivning av taxins nuvarande viktiga roll. Detta kan vi väl vara överens om.

Dagens betänkande handlar om en ny lagstiftning om redovisningscentraler som ska träda i kraft den 1 januari 2016. Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet utom under punkt 1, som gäller hanteringen av undantagsregeln, vilken diskuterats här till och från. Vi från Folkpartiet och Alliansen har en reservation, som jag dock avstår från att yrka bifall till.

Precis som Annika Lillemets uttryckte är det ganska självklart vad syftet med obligatoriska redovisningscentraler är. De införs naturligtvis för att förbättra Skatteverkets möjligheter till skattekontroll av taxiverksamheten. Man är skyldig att ansluta sig till en redovisningscentral, och redovisningscentralen har i sin tur en skyldighet att överföra uppgifterna till Skatteverket.

Så fort man kan få en fungerande kontroll gynnar man den del av verksamheten som är seriös och följer regelverket. Det får inte vara så att det i grunden lönar sig att inte följa regelverket. Vi är utan tvekan helt överens om att det ska vara på det viset och att det är bra.

Herr talman! Vad diskussionen egentligen handlat om är hur undantagsregeln ska hanteras – inte om den ska hanteras utan hur och när. Jag kan inte se annat än att det är bra att regeringen följde tillkännagivandet från riksdagen och prioriterade framtagandet av ett regelverk för redovisningscentralerna, så att det kommer på plats. Jag kan inte heller se annat än att det i det sammanhanget finns en stor enighet om att undantagsregeln ska vara ändamålsenlig. Vi ska inte ha en undantagsregel som öppnar ett kryphål. Man ska inte kunna gå runt detta.

Regeringen skriver att frågan inte är helt okomplicerad, och därför väljer regeringen att säga att man ska behandla undantaget i annat särskilt sammanhang. Regeringen har preciserat detta andra särskilda sammanhang. Det kan låta lite märkligt eftersom det kan vara när som helst i framtiden. Nu har man ändå uppgivit – och det tar Folkpartiet och den övriga Alliansen upp i reservationen – att regeringen har för avsikt att återkomma i frågan innan lagstiftningen om redovisningscentraler träder i kraft den 1 januari 2016. Då har vi en tidsuppgift att hålla oss till.

Jag har inte uppfattat att vare sig regeringen, vi i Folkpartiet eller övriga allianspartier har någon annan uppfattning än att undantagsregeln ska vara restriktiv. Grundkravet måste alltid vara att kontrollen kan säkerställas på något annat sätt.

Jag väljer att inte kommentera detta så mycket. Vi har diskuterat tillkännagivandets nytta eller inte, men vi kan väl lägga den diskussionen åt sidan så länge. Jag försöker ändå förstå vad skillnaden är i tillkännagivandet från majoriteten, det vill säga Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Miljöpartiet och Vänstern, mot den hantering regeringen har tänkt sig.

Herr talman! Hela syftet med lagstiftningen är att taxameter ska vara obligatorisk och att det ska finnas redovisningscentraler. Även utskottsmajoriteten anser att det dock inte bör innebära att andra motsvarande tekniska lösningar som kan uppfylla kraven på säker laglig taxitrafik kan motverkas. Det handlar alltså om att det finns andra tekniska lösningar som motsvarar taxameterns funktion att kontrollera.

Ska jag uppfatta detta på annat sätt än att vi ändå ser att under vissa premisser ska det vara möjligt med undantag från taxameterkravet om kontrollen säkerställs med annan teknik? Om det är så känns det som att vi är överens även i den frågan. Det finns ingen som tycker om fusk. Det ställdes tidigare en fråga till Christer Akej om han tyckte att det är bra om det går att fortsätta att fuska. Det är en mycket retorisk och märklig fråga.

Herr talman! Leif Pettersson diskuterar frågan om utredning av taxiverksamheten. Vi kan konstatera att det finns ett tillkännagivande från våren 2013 om att göra en utredning av taxiverksamheten. Det föranleddade regeringen att i slutet av maj 2013 ge Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa fördjupade analyser av regelverksefterlevnad inom yrkestrafiken på väg. Där ingick taxiverksamheten som helhet. Uppdraget gick ut på att göra fördjupade analyser av pågående och planerade åtgärder för att se om de var tillfyllest för att lösa de problem som finns. Om fallet inte var så skulle nya åtgärder föreslås.

Transportstyrelsen redovisade för regeringen så sent som den 28 februari i år sitt uppdrag. Ett av förslagen gällde hur prissättningen och prisjämförelser skulle hanteras. Det är i princip det förslaget som nu läggs fram. Men vill man fuska går det väl alltid att fuska och utföra kriminella handlingar. Men precis som Christer Akej sade är mycket en polisiär fråga. Med detta förslag som rör prisjämförelser, att tydligt och skriftligt kunna visa vad en resa ska kosta, öppnas en möjlighet till kontroll. Förslaget är ett resultat av utredningen.

Det finns även andra förslag i samma proposition, till exempel att polisman ska få ta registreringsskylten i beslag om taxameterutrustningen inte uppfyller kraven. Det är ett av förslagen som ska träda i kraft den 1 januari 2015. Det är fråga om tillsyn och är en polisiär fråga. Det ska finnas en grund så att frågan kan kontrolleras.

Det finns ytterligare förslag i Transportstyrelsens utredning om regel efterlevnad, och jag kan tänka mig att vi kan återkomma i frågan. Men det känns som att när det gäller undantagsregeln kan vi enas om att om det går att få fram teknik som motsvarar taxameterns funktion kan det finnas utrymme för undantag – om det är praktiskt möjligt.

Jag vill tacka för ordet. Det här är den sista debatten för trafikutskottet under mandatperioden. Jag vill rikta ett tack till mina kolleger. Vi har haft en del meningsmotsättningar, men vi kanske kan lägga dem åt sidan och tacka varandra för ett gott samarbete och bra diskussioner. Jag vill passa på att tacka kansliet, som just nu består av Cecilia Forsberg. Jag tackar även talmannen med medarbetare.
(Applåder)

Anf. 88 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Låt mig först säga något för att det ska bli riktigt tydligt. Skatteverket har rätt att kontrollera. Det är inte så att det är obligatoriskt att tömningscentralerna ska redovisa sina uppgifter till Skatteverket, men Skatteverket har rätt att kontrollera att uppgifterna finns. Men det är en petitesse i sammanhanget.

Skillnaden mellan tillkännagivandet och er inställning i ärendet är att vi kräver att taxameter ska vara obligatorisk, precis på samma sätt som Taxiförbundet och de taxiföretag som har träffat oss i riksdagen har förklarat. Vi kräver att taxametern ska vara obligatorisk i taxibilar.

Sedan var det frågan om överföringen av uppgifter mellan taxameter och tömningscentral. Vi kräver att tömningen ska ske trådlöst för att minska möjligheten att manipulera. Annars är det lätt att med hjälp av ett annat medium mata in uppgifterna i en dator och sedan ändra dem. Den som är sjyst och tar frågan på allvar, seriösa taxiföretag, gör inte så. Men det gör de inte i dag heller. De har sin redovisningscentral, som vi har sagt tidigare.

Det är för att komma åt fusket som vi vill åstadkomma förändringarna. Precis som Christer Akej fick frågan undrar jag varför Lars Tysklind vill att fusket ska få fortsätta.

Tror ni att turister från andra länder genom att man visar fram en lapp med priset ska begripa vad som är ett rimligt pris för att åka in till Stockholm? Jag tror inte det.

Anf. 89 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Jag får tacka för förtydligandet från Leif Pettersson. Jag kanske genade lite i kurvan.

Taxametern är obligatorisk. Taxametertvånget finns. Från det tvånget kan det ges undantag. Det är därför vi diskuterar hur undantagsregeln ska vara utformad.

Jag tog upp förslaget till tillkännagivande från majoritetens sida och vårt förslag. Vi anser att om kravet kan uppfyllas med hjälp av annan godtagbar teknik kan det utmynna i ett undantag.

Det finns ingen motsättning. Regeringen har tydligt sagt att man måste titta på undantagsregeln. Jag vet inte om uttrycket att tvista om påvens skägg passar in i sammanhanget, men det ligger åtminstone nära.

Sedan var det frågan om den trådlösa överföringen. Jag tror inte att vi har haft några synpunkter i den frågan. Det är kanske möjligt att göra så. Det känns inte som att vi från Folkpartiet har några synpunkter.

Frågan om fusket blir lite märklig. Det är för att motverka fusket som vi inför redovisningscentralerna, inte för att fusket ska fortsätta. Frågan blir mycket märklig. Det finns inget område där något parti i riksdagen

Anf. 90 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Då kan man se fram emot att Folkpartiet kommer att gå emot regeringen när de på den här punkten kräver att överföringen av uppgifter genom taxameter och tömningscentraler ska kunna ske på annat sätt än trådlöst. Är det så jag ska tolka Lars Tysklind, eller? Vi får väl se.

När vi kommer med ett tillkännagivande och vill göra någonting, någonting annat än det som regeringen har lagt fram förslag om, får vi höra att det är en strid om påvens skägg. Vi tycker egentligen lika. Men så tycker vi givetvis inte. Vi har en annan uppfattning. Vi tycker att man måste stävja fusk på ett bättre sätt än vad som görs i dag. Det är vad diskussionen om taxameter också går ut på.

Ta till er det Taxiförbundet säger. Ta till er det som de taxiföretagare som har varit i riksdagen och träffat oss säger. Kräv taxameter i alla taxibilar. Den nya teknik som finns i dag är inte tillräckligt bra. Det går att med en app följa en taxi på väg fram och möjligen vart den är på väg. Det går till och med att se hur mycket du ska betala, men det funkar inte som en taxameter. Det funkar inte för att redovisa. Så är läget i dag. Om det någon gång i framtiden kommer någonting annat ska det naturligtvis inte ligga hinder i vägen för att lagstifta om det.

Jag tror att det är viktigt att ta till sig prisinformationen. Prisinformationen från seriösa företag är väl helt okej, men det är de andra företagen som vi måste komma åt.

Anf. 91 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Diskussionen om prisinformation kan vi kanske avsluta. Jag ser också att det kan finnas oerhörda svårigheter i det enskilda fallet att få den att fungera. En förutsättning för att man ska kunna utföra en kontroll är att man åtminstone har ett skriftligt bevis och att även föraren har det. Det ska finnas vid en kontroll.

Jag läser innantill, herr talman. Utskottet anser att alla taxibilar måste ha taxameter för att resenären inte ska bli lurad och för att taxiföraren inte ska kunna underlåta att betala skatt. Så långt kan vi vara överens.

Så kommer vi till undantagsregeln. Detta bör dock inte innebära att andra motsvarande tekniska lösningar som kan anses uppfylla krav på en säker och laglig taxitrafik motverkas.

Jag sade att jag inte förringar er rätt att göra ett tillkännagivande, men jag måste ändå känna att jag kan förstå skillnaden. Jag utgår från att det regeringen ska titta på är hur brett detta undantag kan vara och vilka krav man ska ställa på andra tekniska utrustningar. Jag läste inte ur vår reservation utan ur majoritetstexten.

Vi reser vanter i detta fall kan naturligtvis säga att vi tycker likadant och kan gå på ert tillkännagivande. Men för mig är ett tillkännagivande någonting som man gör därför att man vill att regeringen ska göra något ytterligare och som den inte gör. Eftersom regeringen tydligt har sagt att man tänker titta på undantaget ur de aspekter som vi talat om är tillkännagivandet att slå in en öppen dörr. Men vi kan väl avsluta denna diskussion, för den blir inte speciellt meningsfull.

Anf. 92 TONY WIKLANDER (SD):

Herr talman! Vi står naturligtvis bakom alla reservationer från Sverigedemokraterna, men för tids vinnande nöjer jag mig med att yrka bifall till reservation 4 under punkt 4. I övrigt välkomnar jag och ställer mig bakom utskottets förslag.

Vi är framme vid behandlingen av en proposition angående taxi. Jag hoppas innerligt att det här ska leda till en stark lagstiftning och framför allt viktiga bestående förändringar. Man behöver inte ha speciellt bra vare sig syn eller hörsel för att se att den avreglering av taxi som skedde för ett tjugotal år sedan verkligen inte har slagit väl ut. Den är mer ett exempel på att en avreglering för det mesta faktiskt måste regleras. Det är det vi håller på med just nu.

Som det har utvecklats har denna avreglering inte bara lett till en överetablering, utan denna har i sin tur lett till en bransch i vanrykte. I det senare inbegrips tyvärr även de seriösa bolag och förare som oförskyllt får skulden för den situation som råder.

Jag tror att vad som behövs är en reell prisreglering. Det här med missbruket av den fria prissättningen behöver jag inte upprepa. Senast drog jag en historia om det hela som var sann. För ett par år var det en som tog 9 000 kronor för en taxiresa från Arlanda in till city. Det rekordet har för länge sedan passerats, till skräck för dem som drabbas av det hela, och de har ingenting att sätta emot. Det finns ingen åklagare som tar tag i det heller så länge det är fritt att begära vad man vill.

Jag menar att en reell prisreglering behövs, och vi ska naturligtvis följa det här ända tills så har skett.

Utskottet, inklusive Sverigedemokraterna, anser det viktigt att möjligheten att bevilja taxameterundantag upphävs. Det är nödvändigt för att eliminera de befintliga möjligheterna till kryphål. Det är också något som bör medverka till att främja jämbördiga konkurrensvillkor inom taxibranschen, vilka i dag är obefintliga.

Jag menar, herr talman, att utländska medier och resebyråer inte ska behöva varna för svensk taxinäring. Det är en stor skam för oss att så har skett och sker. Man försöker att reglera, och polis och andra kontrollinstanser har under senare tid, sedan utskottet började röra i det här, gjort mycket kontroller både här i Stockholm och på andra orter. Det är bra, och det måste fortsätta. Men det viktiga är att det finns en lagreglering i botten som gör att man håller ordning på en näring som fullständigt har sparat ur.

Eftersom det är sista ärendet för min del från trafikutskottet vill jag tacka utskottet, kansliet, talmännen och kanslierna för de här åren av, vad jag finner, gott arbete och gott samarbetsklimat. Trots de motsättningar som ibland råder mellan partierna har andan ändå varit god i utskottet, och det tackar jag för.

Anf. 93 BENGT BERG (V):

Herr talman! Inledningsvis yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och nej till reservation 1.

I söndags hade jag ett samtal med en man som heter Uffe. Han har kört taxi här i Stockholm i 25 år. Han visste berätta hur mycket sämre villkoren har blivit de senaste åren, inte bara att taxorna blivit svindlande godtyckliga och att den svenska taxins allmänna renommé fått sig en

rejäl törn också utomlands. Tv-team från England och andra länder har gjort reportage om den svenska taxins förlorade heder. Sådant drabbar inte minst de hederliga förarna.

De så kallade friåkarna, det vill säga taxibilar som inte hör till de större taxibolagen, använder sig alltför ofta av tvivelaktiga metoder för att komma över kunder vid populära upphämningsställen. Ja, man kan till och med uppleva hot när man plockar upp kunder som vill åka med, berättade taxichauffören Uffe.

Herr talman! Det är inte bara i tågtrafiken som vi har upplevt ett stort kaos de senaste åren. Också inom den avreglerade taxirörelsen har problemen avlöst varandra, och i stället för utlovade konkurrensförbättringar har kunderna drabbats av ett virrvarr av en icke fungerande ordning.

Taximarknaden omreglerades 1990, och motiveringen var att öka förutsättningarna för bättre service och tillgänglighet både över landet och dygnet runt. Så blev det nu inte, i alla fall inte för oss som bor i det övriga Sverige. Med sentimental nostalgi tänker jag tillbaka på den taxi-station som en gång fanns i centrala Torsby, med flera bilar i trafik dygnet runt. Men det var länge sedan. Nu är en taxibil lika sällsynt som en känguru i de värmländska skogarna, men i storstaden är taxistimmen stinna.

Herr talman! Vi vill ha redovisningscentraler för taxi, för att upprätthålla sunda konkurrensvillkor. Möjligheten till taxameterundantag ska tas bort. Trådlös överföring av taxameteruppgifter till redovisningscentralen ska användas.

Vi vill ha sanktioner för underlåtelser, på det sättet att taxitrafiktillståndet bör kunna återkallas om taxiföretaget underlåter att överföra taxameteruppgifter till redovisningscentralen.

Många taxichaufförer arbetar långa pass utan sömn och vila. Transportarbetareförbundet genomförde en undersökning 2012, och då sade hela 47 procent av förarna att den dåliga vilan och den stressiga arbetsmiljön var menliga för deras arbete. Genom digitala färdskrivare kan detta förhoppningsvis avhjälpas.

Att man vet hur mycket man ska betala när man gör en taxiresa är självklart, men denna självklarhet är inte längre självklar. Det är dock en service gentemot kunderna att man enkelt och begripligt, tydligt och synligt, kan få reda på vad en taxiresa kommer att sluta på när man väl stiger ur bilen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 3 och 5.

Med detta vill också jag tacka för mig. Jag beklagar icke att det har funnits olika åsikter i olika frågor – i så fall skulle debatterna i riksdagen ha varit tämligen meningslösa. Jag vill också rikta ett varmt tack till kansliet och till kollegerna här på riksdagsbänkarna. Det har för mig varit en fröjd, som nu är slut.
(Applåder)

Anf. 94 MAGNUS SJÖDAHL (KD):

Herr talman! Det är med stor glädje som jag deltar i denna debatt, vars tyngsta del handlar om regeringens proposition gällande redovisningscentraler för taxi. Nu har vi baxat den ända hit, och till skillnad från det som Kjell-Olof Feldt diktade en gång är det inget s-k-i-t utan tvärtom någonting mycket positivt och bra som vi har på bordet.

Vi hinner alltså i mandatperiodens sista skälvande timmar fatta beslut om ett införande av redovisningscentraler från och med den 1 januari 2016.

Att jag känner ett särskilt engagemang i denna fråga är naturligt eftersom jag vågar hävda att jag har ett svårslaget rekord när det gäller hur mycket tid en riksdagsledamot har tillbringat i taxi. Jag har nämligen ägnat större delen av mitt yrkesverksamma liv åt att sitta bakom ratten, inte i baksätet. Ni får nog svårt att hinna i kapp oavsett hur mycket taxi ni bokar.

Herr talman! Svensk taxinäring omfattar ca 16 000 fordon och omsätter ungefär 15 miljarder, så det är inte någon marginell företeelse.

Branschen avreglerades sommaren 1990. Ja, jag väljer att säga "avreglerades". Ibland står det "omreglerades", och så kan man uttrycka det. Men sanningen att säga fanns det inte särskilt mycket regler kvar efter att avregleringen trätt i kraft.

Jag vill påminna om att det var under en socialdemokratisk regering som förslagen arbetades fram och besluten fattades, men det skedde i bred politisk enighet.

Det fanns en allmänt omfattad uppfattning om att tillgängligheten och kundorienteringen behövde öka. Det var alltför ofta det berömda, eller snarare det ökända, "taxi, var god dröj" som kunden möttes av. Det är inget ovanligt med brister i service och tillgänglighet när det råder en monopolsituation.

De mest genomgripande förändringarna var att trafikområdena upphörde, behovsprövningen av antalet tillstånd upphörde och prisregleringen upphörde även den. Det fick naturligtvis stora konsekvenser såväl för de verksamma i näringen som för kunderna. Tillgängligheten till taxibilar ökade i storstadsområdena, och det var just den bristande tillgängligheten som var ett av de bärande skälen bakom beslutet.

Men det är inte överallt i landet som tillgången har ökat. I vissa regioner har den tvärtom minskat dramatiskt eller till och med upphört helt, åtminstone vissa tider på dygnet.

Ganska fort påbörjades förändringar och förbättringar av avregleringen. Även en avreglerad bransch kräver ju, som tidigare påpekats, vissa regler för att det ska fungera.

Taxiförarlegitimation och prisinformation infördes, och det är viktiga åtgärder, om än inte helt tillräckliga. Legitimationen är inte någon garanti för lokalkännedom och yrkeskunnande. Prisinformationen är svårtolkad, i synnerhet för den ovane resenären, för att inte tala om den som kommer från ett annat land, som den är totalt obegriplig för.

Herr talman! Bilden av hur avregleringen har slagit ser alltså väldigt olika ut. Framför allt beror det på vilket taxiföretag man som kund väljer att anlita. Jag brukar säga att taxi aldrig har varit bättre eller sämre än i dag. De etablerade och långsiktigt arbetande företagen har blivit mycket professionella när det gäller såväl den tekniska utvecklingen som kundorienteringen. Den kund som har god kännedom om taximarknaden och vet vilket företag man ska anlita får oftast en utmärkt service.

Att, som Socialdemokraterna skriver i sin kommittémotion, hävda att taxibranschen präglas av kaos är en generalisering som är lite av en svartmålning av även de seriöst arbetande yrkesutövarna. De allra flesta som arbetar inom taxibranschen gör det på ett seriöst sätt. Att man drar

alla över en kam känns inte särskilt lustigt. Det är ju faktiskt så att vi under flertalet av åren efter avregleringen fram till i dag har haft en socialdemokratisk regering. Att helt rentvå er från ansvar är inte riktigt hederligt.

Däremot finns det något som man skulle kunna kalla en svans, som i huvudsak opererar utanför terminaler i våra större städer. De är inte anslutna till någon beställningscentral utan lever på vad man skulle kunna kalla första- och sistagångskunder och har en prisbild som kraftigt avviker från den som är gängse i de större företagen.

Dessutom har Skatteverket svårigheter att kontrollera att intäkterna redovisas hos dessa aktörer. De fordon som kontrollerats har i huvudsak varit bilar anslutna till en beställningscentral. Betydande belopp undgår beskattning. Ett överslag som Skatteverket har gjort ger vid handen att det sannolikt handlar om miljardbelopp.

Det är just detta som redovisningscentralerna ska komma till rätta med. I betänkandet står det så här: ”Det huvudsakliga syftet med förslagen är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll.”

När det gäller dispenser menar jag att den lagstiftning som finns egentligen borde vara till fyllest. Den har ju ändrats från ”särskilda” till ”synnerliga” skäl, vilket är en mycket restriktiv skrivning. Trots detta beviljas, enligt min mening, alltför många dispenser i dag. Taxametern är inte enbart ett instrument för prisberäkning, eller knappast ens i huvudsak detta, utan den är att betrakta som en kassaapparat. Det är dock inte 17 procent, som det står någonstans, utan snarare ca 10 procent av bilarna i Sverige som har dispens i dag.

Och jag menar att det inte ska vara fråga om taxibilar som betjänar allmänheten dagligen som ska kunna få dispens. Jag vill däremot inte helt utesluta att det kan finnas skäl för vissa speciella fordon att få undantag. Vi menar att det borde klarläggas snarast vilka som skulle kunna omfattas, och det före ikraftträdandet den 1 januari 2016.

När det gäller priset är det ett stort problem med överprissättning. Jag har här en bild. Den är autentisk – det är ingen fotoshoppad grej, som man kanske skulle kunna hoppas. Den är tagen av trafikpolisen i Stockholm och visar jämförpriset 9 909 kronor. Här har jag en annan bild. Den visar någonting som man kan kalla ett normalt, gängse pris: 325 kronor. Det är från ett av de etablerade bolagen. Vi talar alltså om ett 30 gånger så högt pris.

Här välkomnar jag den proposition som regeringen avlämnade alldeles häromdagen och som den nyvalda riksdagen får behandla i början av hösten. Det är väl så nära en prisreglering man kan komma, och det är klart att jag ställer mig frågan varför vi inte tar steget fullt ut och sätter ett maxpris. Jag skulle inte ha något emot det, trots att det är principiellt tveksamt att staten sätter priser på en fri marknad. Ingen regel utan undantag, brukar man ju säga, och det kan finnas skäl att vara pragmatisk och inte helt ideologiskt låst när man märker att nackdelarna och avarterna blir för många.

Det uppstår ju en ganska märklig situation när vi tvingas vidta åtgärder på plats efter plats för att hindra aktörerna med fyrsiffriga jämförpriser från att finnas utanför terminaler. På många ställen har man löst det med avtal mellan markägaren och ett antal taxiföretag, där man reglerar vilket pris som ska tillämpas.

Branschorganisationen är kritisk till en prisreglering men däremot positiv till den proposition som kommer, där det föreslås att vid jämförpris på över 500 ska kunden upplysas om vad slutpriset för resan blir. Förhoppningsvis kommer det att innebära att ett maxpris på just 500 kommer att vara det som gäller.

Vi måste också inse att den svenska modellen med fri prissättning på taxiresor inte är något som tillämpas i flertalet länder i vår omvärld. Därför är det oftast gäster från andra länder som råkar illa ut och tvingas betala bisarra överpriser när de intet ont anande sätter sig i en taxibil, kanske som det första de gör när de kommer hit till Sverige. Men det återkommer vi till i höst, när vi ska behandla det.

Nu är jag glad att vi har framme ett förslag om redovisningscentraler som vi ska rösta igenom här i kammaren senare i dag. Det är ett viktigt steg mot bättre ordning på svensk taximarknad.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 19 §.)

13 § Statens tillsyn över skolan

Utbildningsutskottets betänkande 2013/14:UbU25
Statens tillsyn över skolan (skr. 2013/14:200)
föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 19 §.)

14 § Statens kunskapsspridning till skolan

Utbildningsutskottets betänkande 2013/14:UbU23
Statens kunskapsspridning till skolan (skr. 2013/14:95)
föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 19 §.)

15 § Kränkning eller diskriminering i skolan

Utbildningsutskottets betänkande 2013/14:UbU24
Kränkning eller diskriminering i skolan (skr. 2013/14:193)
föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 19 §.)

Kulturutskottets betänkande 2013/14:KrU8
Folkbildningsfrågor (prop. 2013/14:172)
föredrogs.

Folkbildningsfrågor

Anf. 95 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag har med stöd av riksdagsordningen, 2 kap. 15 §, tilläggsbestämelse 1 under rubriken Talarordningen, flyttat upp statsrådet till plats 2, vilket är tillåtet.

Anf. 96 CHRISTINA ZEDELL (S):

Herr talman! Vi ska nu debattera betänkandet som handlar om regeringens proposition om folkbildningen.

Vi socialdemokrater har fyra reservationer och ett särskilt yttrande i detta ärende. Vi står naturligtvis bakom dessa, men för att spara tid yrkar jag bifall endast till reservation 1.

Herr talman! Som socialdemokrat drivs jag av våra grundvärderingar. Jag vill ha ett samhälle som bygger på demokrati, jämlikhet och rättvisa, där solidariteten är en självklarhet och där frihetsbegreppet inte begränsas till det marknadsliberala ordet valfrihet.

För oss handlar frihet om något helt annat än att välja mellan olika varor och tjänster. Frihet handlar om att kunna göra sina egna livsval och styra sitt liv.

Jag vill se ett demokratiskt samhälle där människor ses som medborgare, inte som kunder på en marknad – medborgare som har en bred bildning och som ges möjlighet att delta i ett rikt kulturliv. Jag vill se en kultur som är självständig och kritiskt tänkande, ett demokratiskt kulturliv präglad av tillgänglighet och mångas delaktighet. Jag vill se medborgare som deltar i samhällsutvecklingen och tar ansvar för sitt eget och andras välbefinnande. För att lyckas nå dit krävs att varje individ ges förutsättningar att utvecklas och öka sin egen kunskapsnivå.

En av de viktigaste grunderna för vårt välbefinnande är att vi ser mening och sammanhang i det som sker i vår omvärld. I dag lever vi i en tid där det är svårt att hänga med i den snabba omställningen på flera områden. Tempot är högt, och kraven ökar hela tiden. Många upplever stress och maktlöshet.

Vi har ett informationsöverflöd som är svårt att manövrera i för den enskilde för att kunna sälla bort onödigt information, värdera lättillgängliga uppgifter, förhålla sig kritisk, granska, självständigt tolka och av brottstycken skapa begripliga och meningsfulla helheter.

Vår tid präglas av professionalisering, specialisering och fragmentisering. Kulturellt, socialt och demokratiskt deltagande beror i allt högre grad på kunskapsnivå.

Folkbildningen kan bidra till att minska kunskaps- och klassklyftorna i vårt samhälle. Bildning har den fördelen jämfört med utbildning att den just syftar till att individen utvecklar en personlig relation till sina kunskaper. Den relationen uppfattar väldigt många människor som en av livets viktigaste drivkrafter och glädjeämnen.

Att vidga sitt vetande och sin förståelse av sig själv och världen, att själv söka och vinna visdom, att med hjälp av litteratur, utbildning, in-

formation, samtal och fantasi ständigt söka fler förklaringar och nya perspektiv, det är en process som präglar folkbildningen. Den förutsätter också gemenskap där tankar kan prövas och brytas. Mötet mellan individer med olika erfarenheter och olika intressen är en del av pedagogiken.

Individens hela livssituation och unika förutsättningar har alltid varit folkbildningens utgångspunkt. Lärandets betoning ligger på sammanhang, insikt och personlig utveckling.

Herr talman! Sverige är ett mångkulturellt land med nästan alla världens länder, språk och kulturer representerade. Det är en enorm tillgång för ett litet land i en globaliserad värld. Men mångfalden är en i hög grad utnyttjad resurs. Diskriminering utestänger på grund av etnicitet men också på grund av funktionsnedsättning, ålder, kön och sexuell läggning.

I takt med den ökade inflyttningen till städerna växer både befolkningen och mångfalden. Här blir också samhällets socioekonomiska klyftor som tydligast.

Bildning och utbildning är nyckelfaktorer för att minska klyftorna, och här har folkbildningen en stor roll att spela. Minskade utbildningsklyftor och ökad delaktighet är helt nödvändigt om inte polariseringen allvarligt ska utmana demokratin och medföra att antidemokratiska krafter ökar sitt inflytande. Det är med stor oro, herr talman, jag ser dessa nationalistiska, främlingsfientliga krafter sprida sitt ogräs både här i Sverige och i övriga Europa.

Vi får aldrig ta demokratin för självklar. Varje människa föds unik men fri och okränkbar. Alla människor är olika men lika mycket värda. Ingen människa – någonstans, någonsin – har rätten att trampa på någon annan.

Till försvar för människan har vi demokratin. Demokratins regler, skyldigheter och rättigheter har vi tillsammans satt upp för oss själva och våra medmänniskor till skydd för det grundläggande: det lika människovärdet.

Folkbildningens insatser kan samverka med det övriga samhället för att motverka utanförskap, segregering, konflikter och diskriminering. I folkhögskolor och studieförbund kan människor utveckla metoder för interkulturell dialog och reflexion.

Herr talman! I de syften för folkbildningen som föreslås vill vi se en komplettering av det första syftet som lyder: Stödja verksamheter som bidrar till att stärka och utveckla demokratin – och här kommer vår komplettering – och som utgår från alla människors lika värde och rättigheter. Detta syftar till att säkerställa att främlingsfientliga organisationer inte kan komma i fråga för statsbidrag för folkbildningsverksamhet.

Socialdemokraternas främsta prioritering för politiken för nästa mandatperiod är allas rätt till arbete och delaktighet. Vi tror på ett samhället Sverige där människors bästa förmågor och möjligheter att delta och växa utifrån sina egna erfarenheter utgör idén om det livslånga lärandet. Folkbildningens olika delar med studieförbund och folkhögskolor har med sina olika perspektiv unika möjligheter att klara av detta viktiga arbete.

Sverige är ett fantastiskt land men kan bättre. De senaste åtta åren har klyftorna vuxit. Allra tydligast ser vi hur kunskapsklyftan växer. Sverige utmärker sig i EU som ett land där skillnaderna växer allra snabbast.

Vi menar att det är anmärkningsvärt att man i en tid som utmärks av en historiskt hög arbetslöshet och ökande klyftor inte massivt satsar på kunskap. Långtidsarbetslösheten biter sig fast på allt högre nivåer i så gott som varje åldersgrupp. Försörjningsstödskostnaderna i landets kommuner växer då människor utförsäkras ur sjukförsäkring och a-kassa. Således är det anmärkningsvärt att regeringens politik för att få människor i studier och jobb inte omfattar hela folkbildningens organisationer.

Vi socialdemokrater vill satsa på jobb och utbildning. För att stå starka i framtiden måste vi i Sverige konkurrera med hög kompetens och goda arbetsvillkor och inte med låga löner. Här ser vi folkhögskolan som en av flera viktiga aktörer för att hjälpa människor tillbaka till arbetslivet, till en ny utbildning och inte minst till tron på sig själva.

Vi vet att folkbildningens pedagogik passar många som tidigare har tyckt att skolan inte varit kul och passat för dem. Vi vill bland annat utöka antalet folkhögskoleplatser för de unga som är arbetslösa och utan gymnasiekompetens, utöver vad regeringen föreslår. Den fria och frivilliga folkbildningen är en verksamhet som ska värnas.

Vi har i vår budget för 2014 föreslagit att rekryteringen av unga till folkhögskolan ska ske genom samarbete mellan Arbetsförmedlingen och folkhögskolorna. Vi föreslog också 1 000 fler platser på folkhögskolan än regeringen.

Folkbildningen är en angelägenhet för hela samhället, och ansvaret för det ekonomiska stödet till folkbildningen delas mellan stat, landsting och kommuner. Vi kan konstatera att det ekonomiska ansvarstagandet på kommunal nivå inte har levat upp till riksdagens intentioner.

En sammanställning från 2012 över kommunernas bidragsgivning till studieförbunden visar på en mycket negativ utveckling. Statens andel av bidragen till studieförbunden har från 1992 till 2012 ökat från 55 procent till 73 procent. Under samma period har kommunernas andel minskat från 30 procent till 15 procent, och landstingens och regionernas andel har minskat från 15 procent till 12 procent. Flera kommuner – 2012 var de 16 – budgeterade inga bidrag alls till folkbildningen.

Med tanke på den förda borgerliga politiken förstår jag att många kommuner har det ekonomiskt tufft. Kostnader för sjuka och arbetslösa belastar kommunernas kassor då försörjningsstöden ökat lavinartat.

Vi anser att en dialog mellan regeringen och Sveriges Kommuner och Landsting är nödvändig. Staten kan självklart inte kommendera vare sig landsting eller kommuner att öka sitt ekonomiska stöd till folkbildningen, men regeringen kan tydliggöra riksdagens ambition med ett delat ansvar för stödet. Regeringen bör också återkomma till riksdagen med en redogörelse för hur det offentliga gemensamma ansvarstagande för finansieringen kan säkerställas. Vi anser att regeringen ska ta initiativ till årliga överläggningar med Sveriges Kommuner och Landsting om bidragen till folkbildningen.

I propositionen gör regeringen bedömningen att Statskontoret bör få i uppdrag att ansvara för den sammanhållna statliga utvärderingen, med underlag från Myndigheten för kulturanalys och Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering, förkortat IFAU. IFAU ska, som vi tolkar det, koncentrera sitt uppdrag på folkhögskolorna.

Enligt vår uppfattning bidrar förslaget till en splittring av utvärderingen av folkbildningen. Det blir en uppdelning på studieförbund och

folkhögskolor avseende utvärdering, både när det gäller vem som står för den och vilka utvärderingsmodeller som används. På sikt kan detta leda till en försvagning av en sammanhållen folkbildning. Det finns också en uppenbar risk för att enbart två syften blir utvärderade, nämligen minskade utbildningsklyftor samt kultur.

Vi föreslår därför att Statskontoret som ansvarigt för en samlad utvärdering av folkbildningen får mandat att inhämta underlag, såsom forskarrapporter, utvärderingar med mera från de myndigheter som anses nödvändiga, utan att regeringen i förväg avgör vilka myndigheter som ska tillfrågas.

Herr talman! Det finns så mycket att tala om när det gäller vikten av folkbildning, men tiden räcker inte till. Bildning och kultur är för oss människor nödvändigt om vi ska förstå vår samtid och ges möjlighet till reflexion och fördjupning. Det handlar om ett vara delaktig och se sammanhang och mening, att förstå sin egen viktiga del i att forma ett samhälle som står på en demokratisk grund, där det inte finns vi och de, utan man bygger på människors lika värde.

Folkbildningens unika position mellan det formella och informella kunskapssystemet måste värnas. Det är fortsatt viktigt att slå fast och värna folkbildningens fria och oberoende ställning från staten.

Vi ser studieförbundens och folkhögskolornas olika verksamheter som grenar på samma folkbildningsträd. En alltför ensidig fokusering på vikten och värdet av folkhögskolornas arbete och synen på att studieförbunden i huvudsak är en kulturverksamhet kan göra att man missar de stora värden ur bildnings- och utbildningssynpunkt som studieförbundens verksamhet utgör. Studieförbundens verksamhet är för många ett första steg i en bildningstrappa. Studieförbunden möter på ett flexibelt sätt bildningsbehov och leder människor vidare till andra utbildningsformer.

Herr talman! Jag vet att jag har överskridit min anmälda talartid, men jag vill ändå ägna en halv minut åt att säga att detta är sista gången jag står i den här talarstolen, för jag lämnar riksdagen nu efter valet. Då vill jag passa på att tacka.

Jag vill tacka talmannen och talmanskansliet. Jag vill också tacka alla anställda här på riksdagen som har gett mig hjälp under alla år och som gör det möjligt för oss ledamöter att verka här. Så vill jag naturligtvis också tacka mina kolleger för de här åren och önska alla en jättehärlig sommar. Nu blir den kort för oss ledamöter, för det är ju snart valrörelse igen, men passa på att njuta!

Er som blir kvar vill jag önska lycka till i det fortsatta arbetet. Det är ett viktigt och förtroendefullt arbete som ni alla gör. Tack för mig!
(Applåder)

Anf. 97 Statsrådet MARIA ARNHOLM (FP):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka för möjligheten att tala i den här debatten trots att jag inte har möjlighet att vara med när jag egentligen var uppsatt på talarlistan. Jag ber om ursäkt för de bristande möjligheter till replik som detta innebär och för de förseningar som det blir för er andra. Jag ska försöka utnyttja mina tio minuter väl.

Herr talman! "I över 100 år har människor i Sverige frivilligt samlats för att på egna villkor tillsammans studera, ta del av föreläsningar eller delta i olika kulturaktiviteter.

Med hjälp av folkbildningen kunde man starta kampen för att genom kunskap och bildning möjliggöra för fler att vara med och påverka sin egen situation men även påverka samhället i stort.

Än i dag har folkbildningen med sin pedagogik och förmåga att möta människor en unik möjlighet att bidra till att komma till rätta med det demokratiska underskottet.

Folkbildningen kan bidra till att minska kunskaps- och klassklyftorna. Folkbildningen har alltid varit en kraft för att motverka klassamhället.”

Med de här orden inledde Gunilla Carlsson den rödgröna majoritetens anförande när man i denna kammare diskuterade den förra folkbildningspropositionen för drygt åtta år sedan, den 31 maj 2006.

Jag väljer att citera dig, Gunilla, för att du på ett väldigt bra sätt i din inledning fångar vad som är kärnan i folkbildningen, på samma sätt som din partivän Christina Zedell gjorde det när hon inledde debatten i dag.

De allra flesta i denna kammare och dess två föregångare har slutit upp bakom de här diskussionerna, vare sig man har varit i regering eller riksdag. Jag tycker att det är en bra startpunkt för diskussionen. Vi är överens om kärnan i folkbildningens betydelse och enorma kraft i det svenska samhället.

En folktopartist kan citera en socialdemokrat, och jag tror att en socialdemokrat kan citera en hel del av vad en folktopartist säger i den här frågan.

För mig personligen handlar det om – Christina var inne på det – det vackraste och viktigaste jag vet: den enskilda människans möjlighet att växa. Det är den ständiga berättelsen om hur en individ får möjligheten att växa till sitt bästa jag. Det handlar om att hjälpa sig själv och därigenom också kunna hjälpa andra och att bygga ett demokratiskt samhälle med växande resurser och växande frihet.

Det är en förmån att få vara minister för civilsamhället och för folkbildningsfrågorna. Under de 18 månader som jag har haft det förtroendet har jag rest runt i Sverige och besökt folkhögskolor, studieförbund och dessa olika organisationer. En del av de fördomar som jag kanske har odlat utanför politiken de senaste 20 åren har kommit på skam. Jag har verkligen kunnat se att folkbildningen lever och frodas och att man gör fantastiska insatser i Sverige också 2014.

Herr talman! Folkbildningen utgör en del av det svenska civilsamhället. Dess koppling till landets folkrörelser är alltså stark. Relationen mellan staten och civilsamhället i Sverige har präglats av en ömsesidig respekt, vilket även gäller relationen mellan staten och folkbildningen. Även om den är nära och samförståndsinriktad kan den också vara lite komplicerad.

Folkbildningsorganisationerna lever i en dubbel roll. De är skattefinansierade och förväntas samtidigt bevara oberoende och självständighet i förhållande till statsmakten. Vi i den här kammaren har lite samma dubbla roll. Vi finansierar med skattebetalarnas pengar huvuddelen av folkbildningens verksamhet samtidigt som vi önskar slå fast en inriktning där man hela tiden håller en armlängds avstånd till en fri och fristående folkbildning.

Vi gör alla den här avvägningen. Ibland kanske det skiljer sig lite åt, men jag tror att vi alla inser att det är den här balansgången vi måste gå.

Herr talman! Det statliga anslaget till folkbildningen uppgår i dag till närmare 3,5 miljarder kronor. Det gör anslagsposten till en av Utbildningsdepartementets överlägset största. Storleken på anslaget för stöd till folkbildningen kan naturligtvis motiveras utifrån ett folkrörelseperspektiv men också utifrån det jämlikhets- och demokratiperspektiv som jag redan har nämnt. Studieförbundens och folkhögskolornas pedagogik och metodik är andra motiv till regeringens satsningar.

Det arbete som studieförbund och folkhögskolor gör – Christina har redan pratat väldigt om det från talarstolen – är viktigt för människor som vill komma vidare och komma igen. Alla behövs verkligen i vårt samhällsbygge, som Christina underströk, och alla kan bidra. Då behöver det finnas många olika utbildningsformer, och det behöver finnas flexibilitet. Utan sådana olika chanser att komma igen en första, en andra och en tredje gång glider vårt samhälle isär.

Jag ska säga något kort om propositionens innehåll. Vi har föreslagit ett nytt mål för folkbildningspolitiken, ett eget mål för folkbildningspolitiken. Då är det väldigt viktigt att vara övertydlig. Folkbildningen är fri och frivillig och bestämmer själv målet för sin verksamhet, men det är rimligt att ha ett mål för den folkbildningspolitik som regeringen vill bedriva.

Vi föreslår ett mål som lyder: Folkbildningen ska ge alla möjlighet att tillsammans med andra öka sin kunskap och bildning för personlig utveckling och delaktighet i samhället.

Det här målet åtföljs av fyra syften, och vi har i propositionen föreslagit att de sju verksamhetsområden som tidigare har pekats ut ska tas bort för att ytterligare understryka att folkbildningen är fri och själv ska fylla målet och syftena med sitt innehåll.

Vi har också föreslagit att det ska vara en, för första gången, fri och oberoende utvärdering av folkbildningen. Jag tycker att det känns rimligt som ett viktigt och bra steg framåt. Jag har diskuterat det här mycket med folkbildningsorganisationer. Jag tror att många av dem också ser fram emot att bli utvärderade. De kan då med stolthet visa vad de bidrar med och hur de positivt skiljer sig från andra delar av utbildningssystemet.

Vi har föreslagit att Statskontoret ska ha huvudansvaret för den här utvärderingen. Till sin hjälp ska de ta IFAU och Myndigheten för kulturanalys. De ska också ha all frihet att plocka in underlag från andra delar i Sverige.

Tyvärr har Socialdemokraterna valt att tolka den här nyordningen som ett första steg mot att man delar upp folkbildningen, som att IFAU ska utvärdera det ena och Myndigheten för kulturanalys det andra, och sedan ska de skiljas åt. Det kan böttna i tankar som fanns i utredningen. Men i propositionen står det väldigt tydligt att utvärderingen i första hand ska ske tillsammans. Där så behövs kan man välja att utvärdera var och en för sig, men i grunden ska det vara tillsammans. Vi har pekat ut två viktiga myndigheter som kan hjälpa till med detta, men vi har också sagt att det är fullt möjligt, och kanske till och med önskvärt, att ta in underlag från andra som man finner lämpliga.

Jag ser med tillförsikt fram emot den första utvärderingen. Detta ska hjälpa till att utveckla folkbildningen men också de andra utbildningssystem som vi har i Sverige.

Jag vill också som jämställdhetsminister framhålla det som står i propositionen om ett särskilt uppdrag. Också inom folkbildningen ska man jobba särskilt med att titta på det man gör ur ett jämställdhetsperspektiv. Jag ska inte orda mer om det.

Herr talman! Jag hoppas att folkbildningens aktörer i dag, trots att det är mitt och statsministerns namn som står i propositionen, ska känna ett delägarskap i den produkt som riksdagen i dag ska besluta om.

Vi har på olika sätt haft nära dialoger och diskussioner med folkbildningsorganisationer sedan 2011. Avslutningsvis hade vi ett antal hearingar innan propositionen slogs fast och skickades in.

Herr talman! ”Jag upplever det som att den har mottagits med stora famnen.” Så sammanfattade Gunilla Carlsson reaktionerna på propositionen för åtta år sedan. Jag skulle, känner jag, i stort sett kunna säga samma sak nu.

(Applåder)

Anf. 98 CHRISTINA ZEDELL (S) replik:

Herr talman! Det känns skönt att du kan citera Gunilla Carlsson från oss och att hon kan citera dig. Folkpartiet och Socialdemokraterna verkar ha en gemensam grundsyn på folkbildningen. Det är vi glada för.

Tyvärr kan vi ibland fundera lite på om du har hela regeringen med dig när det gäller den synen, Maria Arnholm. Jag tänker på de debatter vi tidigare haft med vår kulturminister. Jag är inte säker på att du alltid har med dig Moderaterna i den synen.

Men som sagt, det är bra, för det behövs att vi har en gemensam syn på detta.

Jag skulle vilja ha ett klargörande. I propositionens inledning står det: ”Folkbildningen har spelat en viktig roll i utformningen av det moderna samhället.” Vi menar att folkbildningen fortfarande spelar en viktig roll i dag och kommer att spela en viktig roll i framtiden. Jag vet inte om detta är en medveten formulering, men om det är det vill jag gärna ha en förklaring om hur ministern tänker.

Jag skulle även vilja återkomma till det jag tog upp i mitt anförande angående det ekonomiska stödet till folkbildningen. Vi vill gärna att regeringen har årliga samtal med kommuner och landsting och kommer tillbaka till riksdagen och redovisar hur man ska kunna säkerställa finansieringen till folkbildningen.

Jag undrar vad som hindrar regeringen från att åta sig ett sådant uppdrag som vi beskriver i vår reservation.

Anf. 99 Statsrådet MARIA ARNHOLM (FP) replik:

Herr talman! Det är roligt att jag förmodligen får vara den sista minister som har ett replikskifte med Christina Zedell under denna omgång i riksdagen.

Jag kan försäkra att jag har hela regeringen med mig. Jag känner mig väldigt trygg i min folkbildningsiver och i att jag sitter i ett bra gäng som stöttar propositionen och att 3,5 miljarder i statsbudgeten varje år går till folkbildningen. Det är en regering som satsar 2 miljarder mer på vuxenutbildningen i dag än vad man gjorde 2006.

Självklart är det oroväckande att kommuner och landsting inte längre tar samma ansvar för dessa frågor. Att det behöver ske någon typ av dia-

log med dem i denna fråga tycker jag är helt självklart. Det kommer vi säkert att se till att vi gör på något sätt. Det är klart att vi har ett gemensamt ansvar, och vi har också gemensamma forum där vi kan träffas och diskutera de här sakerna.

Anf. 100 CHRISTINA ZEDELL (S) replik:

Herr talman! Inledningen på propositionen kan du återkomma till i din nästa replik, Maria Arnholm.

När det gäller att formalisera det mer och att det står att man ska komma tillbaka med en redogörelse för samtalen till riksdagen så är det vad vi efterlyser. Jag förstår att man har en dialog, men vi vill ha det mer formellt och att det ska finnas en skyldighet för regeringen att komma tillbaka till riksdagen.

Jag vill ställa en fråga om utvärderingen. Ministern sade från talarstolen att man självklart ska kunna ta in uppgifter från andra myndigheter. I propositionen står det att det är regeringen som utser vilka myndigheter det är, men vi anser att det är Statskontoret som ska kunna hämta upplysningar eller underlag från de myndigheter där de tycker att det behövs.

Min fråga är nu, än en gång: Kan Statskontoret själva hämta uppgifter från de myndigheter där de anser att det behövs?

Anf. 101 Statsrådet MARIA ARNHOLM (FP) replik:

Herr talman! Jag tackar Christina Zedell, som är mycket mer erfaren. Jag glömde bort det viktigaste. Självklart ser regeringen folkbildningen som en mycket viktig del i det svenska utbildningssystemet. Det tycker jag att hela propositionen vittnar om. Det är därför vi fortsätter att satsa dessa pengar, det är därför vi vill ha ett mål för vår folkbildningspolitik och det är därför vi tycker att det är viktigt att utvärdera folkbildningen.

Det är möjligt att man kan lyfta ut en mening som man, om man misstror våra intentioner, kan tolka som att vi bara beskriver historia och inte syftar framåt, men jag tänker att resten av propositionen talar sitt tydliga språk. Om den inte gör det kan jag här för kammarens protokoll försäkra att vi från hela alliansregeringen – alla fyra partier – tycker att detta är en mycket viktig och angelägen fråga inför framtiden.

Ja, Statskontoret kan bestämma själva. Vi har i första hand pekat ut två myndigheter som vi ser som självklara och ligger nära till hands, men självklart kan de själva vända sig till andra för att på bästa sätt kunna utvärdera folkbildningen. Det är mitt besked på den punkten.

Vi har ansett att vi sköter kontakterna med kommuner och landsting och att vi ska se till att göra vad vi kan, men vi har valt att inte ställa oss bakom idén att vi ska återrapportera hit till kammaren vid varje tillfälle.

Jag hinner lyssna nu innan det slutar och ser fram emot att höra vad ni andra har att säga.

Anf. 102 TINA EHN (MP):

Herr talman! När det gäller kulturutskottets betänkande om folkbildningsfrågor är folkbildning att på ett demokratiskt och jämlikt sätt som medborgare i samhället kunna ta till sig nya kunskaper och värderingar.

Christina Zedell inledde väldigt fint och talade mycket om gemenskap och demokrati. Jag kan nog inte upprepa allt det fina som sades. Det var också trevligt att höra jämställdhetsministerns anförande.

I dagens betänkande föreslås att riksdagen ska godkänna regeringens förslag om att ett särskilt mål för folkbildningspolitiken ska införas och att de sju verksamhetsområdena för statsbidrag till folkbildningen ska upphävas.

De sju verksamhetsområdena ska enligt förslaget ändras till fyra syften. I Miljöpartiet ser vi positivt på att statsbidraget till folkbildningen bör baseras på de fyra syftena tillsammans med det mål som det föreslås att riksdagen ska fastställa. Därmed kan dessa verksamhetsområden tas bort, anser vi.

Men vi delar Socialstyrelsens oro för att det finns en risk att de grupper av deltagare som har störst behov kan komma att marginaliseras. Det behöver man följa noga.

Regeringen föreslår att man ska göra ett tillägg i det andra syftet för att inte tappa bort mångfaldsbegreppet och för att förstärka folkbildningen, som behöver nå ut till bredare grupper än i dag. Det är ett bra tillägg.

På samma sätt anser vi i Miljöpartiet att det behövs ytterligare tillägg, om hållbar utveckling. Det ryms i dag inom de sju verksamhetsområdena men inte i de fyra syftena, tycker vi. Det är viktigt att lyfta fram och säkra att folkbildningen verkligen behåller och utvecklar sitt internationella uppdrag. Folkbildningen har särskilt goda förutsättningar för att kunna utveckla uppdraget i enlighet med den mångfald och den frihet som präglar folkbildningen, med demokrati och solidaritet som ledande principer.

På flera håll har man inom folkbildningen jobbat med att knyta ihop det lokala och det globala omställningsarbetet. Det måste få fortsätta, och vi tycker att man behöver lyfta in hållbar utveckling i något av de fyra syftena. Det handlar vår reservation 2 om.

Mer saker som vi i Miljöpartiet lyfter fram i denna debatt och i detta betänkande är teckentolkar och kontakttolkar. Den framtida tillgången på tolkar för döva, dövblinda och hörselskadade personer är en viktig fråga. Det är positivt att teckenspråkstolkutbildningen på högskolenivå kan genomföras. Det ökar teckenspråkstolkutbildningens forskningsanknytning och möjlighet till internationellt samarbete inom området.

Men när en sådan utbildning nu flyttas från folkhögskolorna till den högre utbildningen minskar antalet utbildningsplatser. Utbildningen vid Stockholms universitet finansieras delvis genom medel från det statliga bidraget för teckenspråkstolkutbildning som lämnas till folkhögskolorna. Det innebär att det bidrag som kan lämnas för folkhögskolornas teckenspråkstolkutbildning successivt minskar samtidigt som utbildningen centreras i Stockholm. Det ser vi i så fall som en olycklig konsekvens av förslaget.

Enligt Folkbildningsrådet kommer det nuvarande och framtida behovet av teckenspråkstolkar inte att kunna tillgodoses, eftersom betydligt färre tolkar kommer att utbildas framöver. Folkbildningsrådet menar att den minskade dimensioneringen av teckenspråkstolkutbildningen kommer att leda till att brukarnas tillgång till utbildade tolkar blir tydligt försämrad. Det måste regeringen ha stor uppmärksamhet på, och man måste vidta åtgärder som krävs för att så inte ska ske.

Kontakttolkar behöver nämnas särskilt i det här sammanhanget. Det finns ett växande behov av kontakttolkar. Därför behöver Myndigheten för yrkeshögskolan få i uppdrag att utöver pågående översyn av kontakt-

tolksutbildningens innehåll se över kontakttolksutbildningens omfattning.

Det handlar våra reservationer 8 och 9 om.

När vi här i kammaren debatterar folkbildningsfrågor och politik framkommer det sannerligen en stor skillnad mellan hur vissa partier ser på hur man skapar ett sammanhållet samhälle.

Herr talman! Det som skiljer ut sig oerhört i det här betänkandet är reservationerna från Sverigedemokraterna. De säger att de vill ha en politik där det centrala är ”att skattemedel ska användas för att stärka vårt lands interna sammanhållning och nationella gemenskap, inte för att stödja samhällssplittrande projekt eller idéer som leder till motsättningar och utanförskap”. Så står det i Sverigedemokraternas motion. Det uppfattar jag som att man vill stänga ute människor, splittra människor och ställa grupper av människor mot varandra. Om man inte faller inom nålsögat för vad som är svenskt är det svårt att anpassa sig.

När det gäller synen på kontakttolkar ser jag i motions- och reservationstexten att man anser att kontakttolkar är ytterligare en av regeringens integrationspolitiska åtgärder som Sverigedemokraterna omöjligen kan ställa sig bakom. I stället önskar man att pengarna läggs på teckentolkar.

Sverigedemokraterna använder väldigt märkliga argument.

Jag är glad att jag tillhör Miljöpartiet, som vill att alla människor ska välkomnas i ett samhällsbygge med öppenhet, solidaritet och medmänsklighet som grund, att vi ska vara ett samhälle som är öppet för omvärlden och ser alla människors olikheter och möjligheter som en förutsättning för vårt gemensamma samhälle.

Avslutningsvis ställer jag mig bakom alla Miljöpartiets reservationer men yrkar bara bifall till reservation 2.

Anf. 103 MARGARETA LARSSON (SD):

Herr talman! Vi debatterar i dag folkbildningsfrågor, ett värdefullt arv från vår tidigare demokratiprocess, framför allt för de mindre välbeställda, så att de ska få chans till bildning och personlig utveckling. Folkbildning har fortfarande en mycket viktig roll som komplement till andra utbildningsalternativ. Just därför anser vi att det är rimligt att stat och samhälle via skattemedel ger stöd till folkbildningen.

Vad vi däremot har oroat oss för är den bristande kontroll som har uppvisats på många vis. Därför välkomnar vi regeringens ansats att komma till rätta med utvärdering av folkbildningen. Vidare vore det enligt oss på sin plats att lägga till en skrivning om att syftet med folkbildningen även ska vara att främja förståelsen för det svenska samhället och hur vår historik har format oss.

Det är centralt i Sverigedemokraternas politik att skattemedel ska användas för att stärka en nationell gemenskap i samhället. Det är alldeles riktigt som Tina Ehn sade tidigare: Vi är olika partier och har olika syn på hur vi i samhället kan få en gemenskap att fungera. Vi har sett hur alla partier har kört sin modell när det gäller integrationspolitik. Det har hjälpt föga. Vi vill inte stödja samhällssplittrande projekt som riskerar att leda till kommunikationssvårigheter och utanförskap, vilket har skett de senaste 30 åren.

Med begreppet ”mångkulturalistisk” menar vi i första hand sådana verksamheter som syftar till att bejaka och förstärka kulturella, religiösa

och identitetsmässiga skillnader mellan Sveriges invånare. Det är då vi får ett vi-och-de-samhälle, Tina Ehn, en sorts klicksamhälle där vissa bor för sig och lever för sig och vissa lever på andra ställen.

Mot bakgrund av det anser Sverigedemokraterna att statligt stöd till mångkulturalistiska verksamheter, även inom ramen för folkbildningen, ska dras in. I stället är det vår mening att riksdagen bör besluta om att de medel som tillskjuts folkbildningen ska riktas till väl genomtänkta kunskapssatsningar, framför allt inom de områden där det finns brist.

I propositionen bedömer regeringen att Myndigheten för yrkeshögskolan bör få i uppdrag att utöver pågående översyn av kontakttolksutbildningens innehåll även se över kontakttolksutbildningens omfattning.

Kontakttolkar är ytterligare en av regeringens integrationspolitiska åtgärder som Sverigedemokraterna inte ställer sig bakom. Det är inte särskilt hög kvalitet på kontakttolkarna, som det ser ut i dag. I stället prioriterar vi att medel i större grad läggs på åtgärder för teckentolkar.

Herr talman! Låt mig nu för en stund gå över till jämställdhet. I propositionen diskuteras åtgärder för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. Regeringen bedömer att Folkbildningsrådet bör genomföra en studie om jämställdhet inom folkbildningen.

För att över huvud taget kunna utvärdera jämställdhet krävs att begreppet är tydligt definierat. Vi menar att jämställdhet uppnås då män och kvinnor har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter. Vi betraktar det däremot inte som ett problem att kvinnor och män delvis gör olika livs- eller yrkesval, så länge det är ett resultat av fri vilja och så länge det finns utrymme för enskilda att bryta mot normen. Vi oroas av skrivningarna i propositionen, som tycks utgå från synen att all ojämn fördelning är negativ. I propositionen framgår det även att syftet med studien är att den ska tjäna som underlag för en bedömning om ytterligare åtgärder bör vidtas på jämställdhetsområdet.

På grund av vad jag har anfört anser Sverigedemokraterna att riksdagen inte ska ge regeringen mandat att bemyndiga Folkbildningsrådet att genomföra aktuellt förslag på studie.

Jag yrkar därför bifall till reservationerna 3, 6, 7 och 10.

Anf. 104 CHRISTINA ZEDELL (S) replik:

Herr talman! Att jag ska kunna förstå Sverigedemokraternas tankar och argumentation är nog för mycket begärt. Men så mycket inser jag i alla fall att vi har helt olika syn när det gäller demokratibegreppet, människors lika värde och hur människor gemensamt ska forma samhället.

Samtidigt kan jag inte låta bli att försöka att förstå. Sverige är ju ett mångkulturellt land. Vi har all världens länder, språk och kulturer representerade. Vi försöker hjälpa människor som av olika skäl har tvingats att lämna sina hemländer. Genom olika åtgärder försöker vi få de grupperna att komma till rätta här i Sverige.

Nu behandlar vi en proposition gällande folkbildningen som innehåller olika förslag som kan hjälpa dessa människor att få en plats i vårt samhälle.

Jag måste fråga Margareta Larsson: Hur kan det vara fel? Hur kan ni motsätta er det? Vad menar Sverigedemokraterna att man ska göra? Jag hör aldrig något förslag från er om hur vi ska underlätta för dessa flyktingar att etablera sig. Det enda jag hör är nej till alla förslag och att vi

ska stänga gränserna. Menar Sverigedemokraterna på allvar att vi ska kasta ut de här hjälpbehövande människorna? Finns begreppet solidaritet över huvud taget i ert språkbruk?

Anf. 105 MARGARETA LARSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag kan säga så här, som jag sade tidigare i mitt anförande: Nu har man kört integrationspolitiken väldigt länge. Vi hade en assimilationspolitik från början av 70-talet. Den gick man ifrån. Sedan gick man över till integrationspolitik. Det innebär för alla som kommer hit att vi ska försöka smältas ihop till en deg på något vis och anpassa oss till varandra.

Nu har vi under många år sett att detta inte fungerar. Med den mängd människor som vi har tagit in i landet har vi fått ett klicksamhälle överallt i Sverige, där människor av olika etnicitet håller sig för sig själva på olika ställen. Här möts vi inte. I och med att vi har tagit emot en så oerhört stor andel invandrare jämfört med andra europeiska länder har vi fått ett land där egentligen inte någon känner sig hemma. Var någonstans känner vi den samhörighet som vi tidigare hade i Sverige?

Jag tycker självklart att de som kommer hit till Sverige ska acceptera de regler och de normer som vi har i Sverige. Det får vi göra om vi flyttar till något annat land. Men så är det inte i Sverige. Ni svenska politiker från de andra partierna sänder inte dessa signaler. Då får vi detta klicksamhälle.

Anf. 106 CHRISTINA ZEDEL (S) replik:

Herr talman! Som vanligt får vi inget svar. Vad vill ni göra? Vi har dessa människor hos oss, och vi vill fortsätta hjälpa människor. Vad vill ni göra?

När det gäller syftena med statsbidraget till folkbildningen skriver ni i en reservation att syftet ska vara att stödja verksamhet som motverkar extremism. Det förstår jag inte heller.

Se er omkring i Europa. Främlingsfientliga nationalisterna sprider sitt ogräs vida omkring. Men ska vi aldrig lära oss av historien? Det var just dessa krafter som på 30-talet bar fram nazisterna till makten. Delar man upp människorna i vi och de och spär på rädslor för det okända ökar risken för att extremister tar makten och formar vår värld. Ni sverigedemokrater lägger grunden till detta med er argumentation. Ni kanske vill ha ett odemokratiskt samhälle där eliten ska styra och bestämma vilka som passar in i er mall om hur människor ska se ut och tänka. Men då ska ni erkänna det. Tala om för svenska väljare hur ni vill ha det i stället för att linda in det på det sätt som ni gör. Tala i klartext!

(Applåder)

Anf. 107 MARGARETA LARSSON (SD) replik:

Herr talman! Vi är mycket emot extremism. Det är intressant att du här bara nämner högerextremism. Varför nämner du inte vänsterextremism eller annan radikal extremism som florerar fritt i utbildningsväsendet? Då ska det vara lika för alla. Men det är intressant att du inte nämner vänsterextremismen.

Anf. 108 TINA EHN (MP) replik:

Herr talman! Jag hörde Margareta Larsson säga att det inte var särskilt hög kvalitet på kontakttolkutbildningen och att man därför borde satsa på någonting helt annat. Det är som om man inom sjukvården skulle säga att man är så dålig på att göra hjärtbyten och därför i stället satsar på benproteser. För mig är detta mycket konstigt. Men det kanske säger lite mer om er syn på hur man behöver hjälpa människor. Kan det vara så?

Anf. 109 MARGARETA LARSSON (SD) replik:

Herr talman! Om vi tittar tillbaka kan vi se att det på till exempel 60-talet var många som kom hit från olika länder. Det var finländare, turkar, italienare och jugoslaver. Vi tog hit greker under militärkuppen, och vi tog emot chilenare på 70-talet. Deras släktingar skötte kontakttolkningen mycket bra. Det var frivilliga organisationer och bekanta. Jag ser därför inte någon anledning till att det inte skulle kunna fungera även i dag, om man inte för den politik som övriga partier gör genom att ta hit alltför många på för kort tid. Men detta kan skötas på andra sätt som har skett tidigare.

Anf. 110 TINA EHN (MP) replik:

Herr talman! Jag funderar på hur ni tänker. Ponera att man själv utsätts för hot och förföljelse, att man inte är säker i sitt hem längre, att vänner och familj förföljs, att livet är osäkert, att man tvingas fly och tvingas byta liv och tvingas lära sig ett nytt språk och klara sig själv. Sedan kommer man till ett land där det finns de som säger att man ska ta sig fram på egen hand, anpassa sig till vissa regler och så vidare. För mig är det självklart att vi i ett demokratiskt samhälle är medmänskliga och hjälper varandra. Folkbildning, som vi talar om i dag, är ypperligt just vid samhällsförändringar för att bidra till ett gemensamt samhällsbyggande. Jag förstår därför inte det som Margareta Larsson för fram om man ändå tror att människor kan vara delaktiga och bidra i ett samhälle och vara med i demokratin. Då måste man öppna sina dörrar och ge människor möjligheter. Jag förstår inte hur detta annars ska vara möjligt.

Anf. 111 MARGARETA LARSSON (SD) replik:

Herr talman! Det var intressant att höra dig stå här och tala. Det låter på dig som om alla som kommer hit till landet inte förstår någonting. De är så underbegåvade och kan ingenting så att vi måste hjälpa dem med precis allting. Det är som att klappa en människa på huvudet, och det förstärker inte direkt självkänslan. Sluta behandla invandrare som inkompetenta, och behandla dem i stället som självständiga varelser som är kreativa och kan ta för sig.

Det som vi tycker behövs är en riktig svenskundervisning, där det är lika viktigt att det framgår hur samhället fungerar och där man tar med kulturella markörer. Låt dem som nyligen har kommit hit få växa in i sitt ansvar och snabbt lokalisera sig i sitt nya hemland, och behandla dem inte som underbegåvade.

(forts. 20 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.26 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 15.30 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 15.30.

17 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 18 juni

MJU27 En svensk strategi för biologisk mångfald och ekosystem-tjänster

Punkt 1 (Ändring i miljöbalken)

1. utskottet

2. res. 1 (MP, V)

Votering:

278 för utskottet

43 för res. 1

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 102 M, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 1: 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 6 (Betesmarker och lantraser)

1. utskottet

2. res. 5 (SD)

Votering:

302 för utskottet

18 för res. 5

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 102 M, 24 MP, 22 FP, 21 C, 18 V, 15 KD

För res. 5: 18 SD

Frånvarande: 12 S, 5 M, 1 MP, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 9 (Utvecklingen för skogsbrukets miljöhänsyn)

1. utskottet

2. res. 8 (S)

Votering:

178 för utskottet

100 för res. 8

43 avstod

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 8: 100 S

Avstod: 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Prot. 2013/14:130

24 juni

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

MJU28 Svenska miljömål

Punkt 1 (Miljömålssystemet)

1. utskottet

2. res. 1 (S, MP, V)

Votering:

178 för utskottet

143 för res. 1

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 1: 100 S, 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 3 (Elcertifikat)

1. utskottet

2. res. 3 (SD)

Votering:

302 för utskottet

18 för res. 3

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 102 M, 25 MP, 21 FP, 21 C, 18 V, 15 KD

För res. 3: 18 SD

Frånvarande: 12 S, 5 M, 3 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

MJU25 Lag om handel med timmer och trävaror

Kammaren biföll utskottets förslag.

18 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 23 juni

NU22 Konkurrensbegränsande avtal om tekniköverföring – anpassning till nya EU-regler

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU26 Herrelösa verk i kulturarvsinstitutionernas samlingar

Kammaren biföll utskottets förslag.

MJU29 Ändringar i fiskelagen

Punkt 2 (Redskapsbegränsningar)

1. utskottet

2. res. 2 (V)

Votering:

202 för utskottet

18 för res. 2

100 avstod

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 101 M, 25 MP, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 2: 18 V

Avstod: 100 S

Frånvarande: 12 S, 6 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 4 (Fiskelicens för juridiska personer)

1. utskottet

2. res. 5 (V, MP)

Votering:

178 för utskottet

44 för res. 5

99 avstod

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 5: 1 S, 25 MP, 18 V

Avstod: 99 S

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 5 (Försörjningskrav för fiskelicens)

1. utskottet

2. res. 6 (S)

Votering:

221 för utskottet

100 för res. 6

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 25 MP, 22 FP, 21 C, 18 SD, 18 V, 15 KD

För res. 6: 100 S

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

1. utskottet

2. res. 15 (S)

3. res. 16 (V, MP)

Förberedande votering:

100 för res. 15

43 för res. 16

177 avstod

29 frånvarande

Kammaren biträdde res. 15.

Huvudvotering:

177 för utskottet

100 för res. 15

43 avstod

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 22 FP, 20 C, 18 SD, 15 KD

För res. 15: 100 S

Avstod: 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 3 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU29 Granskning av grönbok om mobil hälsa

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU27 Särskilda regler för viss utbildning med musikalisk inriktning

Kammaren biföll utskottets förslag.

CU31 En enklare planprocess

Punkt 3 (Enhetliga tekniska egenskapskrav)

1. utskottet

2. res. 3 (S, MP, V)

Votering:

178 för utskottet

143 för res. 3

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 3: 100 S, 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 4 (Lagförslaget i övrigt avseende ändringar i PBL)

1. utskottet
2. res. 4 (FP, M, C, KD)

Votering:

161 för utskottet

159 för res. 4

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 S, 25 MP, 18 SD, 18 V, 1 KD

För res. 4: 102 M, 22 FP, 21 C, 14 KD

Frånvarande: 13 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Mikael Damberg (S) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Désirée Pethrus (KD) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Punkt 6 (Upphävande av detaljplan)

1. utskottet
2. res. 6 (SD)

Votering:

303 för utskottet

18 för res. 6

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 102 M, 25 MP, 22 FP, 21 C, 18 V, 15 KD

För res. 6: 18 SD

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 10 (Utvärdering av lagändringarna)

1. utskottet
2. res. 8 (MP, SD, V)

Votering:

260 för utskottet

61 för res. 8

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 102 M, 22 FP, 21 C, 15 KD

För res. 8: 25 MP, 18 SD, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

CU38 Uppskov med behandlingen av ärenden

Kammaren biföll utskottets förslag.

AU8 Bristande tillgänglighet som en form av diskriminering m.m.

Prot. 2013/14:130

Punkt 1 (Undantag för företag som tillhandahåller varor eller tjänster och som har färre än tio arbetstagare)

24 juni

1. utskottet

2. res. 1 (S)

3. res. 2 (MP, V)

Förberedande votering:

101 för res. 1

43 för res. 2

177 avstod

28 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

178 för utskottet

99 för res. 1

43 avstod

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 1: 99 S

Avstod: 1 S, 24 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 1 MP, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 5 (Varaktighet som en del av skälighetsbedömningen)

1. utskottet

2. res. 5 (MP, SD, V)

Votering:

260 för utskottet

61 för res. 5

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 102 M, 22 FP, 21 C, 15 KD

För res. 5: 25 MP, 18 SD, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 6 (Ekonomiska förutsättningar som en del av skälighetsbedömningen)

1. utskottet

2. res. 6 (MP, V)

Votering:

278 för utskottet

42 för res. 6

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 102 M, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 6: 25 MP, 17 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 2 V, 4 KD

Punkt 9 (Andrahandsansvar)

1. utskottet

2. res. 9 (MP, V)

Votering:

278 för utskottet

43 för res. 9

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 102 M, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 9: 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 14 (Diskriminering på grund av etnisk tillhörighet)

1. utskottet

2. res. 16 (SD)

Votering:

259 för utskottet

18 för res. 16

43 avstod

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 S, 102 M, 22 FP, 21 C, 15 KD

För res. 16: 18 SD

Avstod: 25 MP, 18 V

Frånvarande: 13 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

AU9 Insatser för vissa nyanlända invandrares etablering m.m.

Punkt 3 (Etableringsinsatser)

1. utskottet

2. res. 4 (SD)

Votering:

160 för utskottet

18 för res. 4

143 avstod

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 22 FP, 21 C, 15 KD

För res. 4: 18 SD

Avstod: 100 S, 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 6 (Flyktingmottagande och kommunbosättning)

1. utskottet
2. res. 8 (V)

Votering:

277 för utskottet

18 för res. 8

25 avstod

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 101 M, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 8: 18 V

Avstod: 25 MP

Frånvarande: 12 S, 6 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 8 (Invandrade kvinnors situation)

1. utskottet
2. res. 10 (S, MP, V)

Votering:

176 för utskottet

143 för res. 10

30 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 101 M, 22 FP, 20 C, 18 SD, 15 KD

För res. 10: 100 S, 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 6 M, 2 FP, 3 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

AU10 Subventionerade anställningar för nyanlända

1. utskottet
2. res. 1 (S, V)
3. res. 2 (SD)

Förberedande votering:

119 för res. 1

18 för res. 2

184 avstod

28 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

185 för utskottet

118 för res. 1

18 avstod

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 25 MP, 22 FP, 21 C, 15 KD

För res. 1: 100 S, 18 V

Avstod: 18 SD

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

19 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

SkU35 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om en unionsrättslig ram för tullsrättsliga överträdelser och sanktioner

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU27 Partnerskapsöverenskommelsen

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU30 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU19 Järnvägspolitiska frågor

Punkt 1 (Järnvägssystemets reglering)

1. utskottet

2. res. 1 (V)

Votering:

302 för utskottet

18 för res. 1

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 102 M, 25 MP, 22 FP, 21 C, 17 SD, 15 KD

För res. 1: 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 3 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 4 (Banavgifter)

1. utskottet

2. res. 4 (S, MP, V)

Votering:

177 för utskottet

143 för res. 4

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 21 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 4: 100 S, 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 3 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

1. utskottet
2. res. 7 (S, SD)

Votering:

161 för utskottet

117 för res. 7

43 avstod

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 102 M, 22 FP, 21 C, 15 KD

För res. 7: 99 S, 18 SD

Avstod: 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU20 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 m.m.

Punkt 7 (Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur)

1. utskottet

2. res. 10 (MP)

3. res. 11 (SD)

4. res. 12 (V)

Förberedande votering 1:

18 för res. 11

20 för res. 12

281 avstod

30 frånvarande

Kammaren biträdde res. 12.

Förberedande votering 2:

25 för res. 10

18 för res. 12

278 avstod

28 frånvarande

Kammaren biträdde res. 10.

Huvudvotering:

164 för utskottet

25 för res. 10

131 avstod

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 5 S, 102 M, 22 FP, 20 C, 15 KD

För res. 10: 25 MP

Avstod: 94 S, 1 C, 18 SD, 18 V

Frånvarande: 13 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Teres Lindberg och Tommy Waidelich (båda S) anmälde att de avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Punkt 10 (Längre och tyngre godståg och lastbilar)

1. utskottet
2. res. 14 (S, SD)

Votering:

202 för utskottet

119 för res. 14

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 24 MP, 22 FP, 21 C, 18 V, 15 KD

För res. 14: 100 S, 1 MP, 18 SD

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Maria Ferm (MP) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU21 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU18 Taxifrågor

Punkt 3 (Digitala förarkort och färdskrivare)

1. utskottet
2. res. 3 (S, MP, V)

Votering:

178 för utskottet

143 för res. 3

28 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 M, 22 FP, 21 C, 18 SD, 15 KD

För res. 3: 100 S, 25 MP, 18 V

Frånvarande: 12 S, 5 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Punkt 4 (Kontroller och indragning av taxiförarlegitimation)

1. utskottet

2. res. 4 (SD)

Votering:

302 för utskottet

18 för res. 4

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 101 M, 25 MP, 22 FP, 21 C, 18 V, 15 KD

För res. 4: 18 SD

Frånvarande: 12 S, 6 M, 2 FP, 2 C, 2 SD, 1 V, 4 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU25 Statens tillsyn över skolan

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU23 Statens kunskapsspridning till skolan

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU24 Kränkning eller diskriminering i skolan

Kammaren biföll utskottets förslag.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.02 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 17.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 17.00.

20 § (forts. från 16 §) Folkbildningsfrågor (forts. KrU8)

Folkbildningsfrågor

Anf. 112 LARS OHLY (V):

Herr talman! För några månader sedan hade jag en diskussion på Twitter med en person som tyckte att ordet folkbildning var det värsta han visste. Han sade: Folkbildning är elitens pådyvlade bildning på underklassen. Det är synsättet att folk behöver bildas och att de inte vet tillräckligt. Av vissa skäl var jag starkt emot hans resonemang.

Jag ser folkbildningen som kanske den mest demokratiska bildningsformen av alla. Folkbildning i mina ögon är precis motsatsen till elitens bildningsideal. Det är just det bildningsideal som bygger på att männi-

skor som inte alltid har haft de bästa villkoren och de bästa förutsättningarna får möjligheter till utveckling och kunskap och därigenom också till makt. De får makt över sina egna liv, men också makt och inflytande i samhället.

Jag tycker att folkbildning är väldigt vackert. Jag kommer med enfaset att fortsätta att protestera så fort någon säger någonting negativt om folkbildningen som sådan. Dessutom är det viktigt med en undervisningsform i Sverige som inte har utbildning som primär funktion utan som har bildningen som primär funktion. Det kan man tycka att skolan också skulle ha. Det är klart att skolan har ett bildningsuppdrag. Men skolan är också en utbildningsinstitution.

Det är viktigt att ha bildningsidealet klart för sig. Det finns naturligtvis särskilda kurser i folkhögskolevärlden som är nog så inriktade på att faktiskt utbilda. Men det finns också ett bildningsideal som härstammar från folkrörelserna och som jag menar är omistligt i Sverige. Det bildningsidealet använder folkbildningen i dag på ett väldigt bra sätt för att få människor att utvecklas.

I betänkandet har vi flera reservationer. Den första är reservation 1. Den handlar om att när regeringen sammanför sju mål till fyra mål försvinner vissa saker. I någon mån kan man förstå det och tycka att det är okej. Men en sak som försvinner som inte är okej är alla människors lika värde.

Det är inte rimligt att man tar bort det, som dessutom är så enkelt att tillföra. Det skulle innebära att målet var att stödja verksamhet som bidrar till att stärka och utveckla demokratin och som utgår från alla människors lika värde och rättigheter.

Utskottsmajoriteten säger: Det räknar vi med att man ändå ska ta med i beräkningen. Det är ett märkligt resonemang. Då har man mål, och så ändrar man de målen från sju till fyra. De blir lite färre och lite mer precisa. Sedan säger man: De gamla målen som fanns och som vi har tagit bort räknar vi ändå med att man ska följa. Det resonemanget hänger inte ihop.

Här gör majoriteten en logisk kullerbytta, menar jag. Jag tror inte att ni egentligen är motståndare till att målet skulle finnas kvar. Men ni är naturligtvis bundna av de överenskommelser som har gjorts i Regeringskansliet när man har lagt fram propositionen, och så kan ni inte ändra er. Det är synd. Så är ofta politiken: prestige går före sunt förnuft.

Därför vill jag yrka bifall till reservation nr 1. Jag menar att den på ett bättre sätt ser till att inte stöd ges till rasistiska främlingsfientliga organisationer som vägrar att acceptera alla människors lika värde och vägrar att inse att alla människor har samma rättigheter.

Herr talman! Jag har några siffror. År 2011 visade 99 av 150 folkhögskolor röda siffror i den verksamhet som bedrivs med statsbidrag. Det är två tredjedelar av folkhögskolorna. Det visar på ett ganska stort behov av mer resurser till folkhögskolevärlden.

Till rörelsefolkhögskolorna har region- och landstingsbidragen minskat sedan 2001 med 6 procent. Det måste vi ta med i beräkningen när vi diskuterar att vi vill ha mer av folkhögskoleverksamhet och folkhögskolor över huvud taget.

Jag är ganska övertygad om att det behövs fler platser. Jag tror att det inte bara behövs fler platser på befintliga folkhögskolor. Jag tror att det också behövs nya folkhögskolor. Men det saknas medel i det generella statsbidraget för att starta nya skolor. Det finns i dag ansökningar från ett tiotal rörelser om att starta nya folkhögskolor. Men de kommer sannolikt inte att beviljas på grund av bristande anslag.

Därför borde det generella statsbidraget till folkhögskolorna öka, och dessutom borde det kanske finnas ett särskilt riktat statsbidrag. Många folkhögskolor ser i dag behovet av nya folkhögskolor i områden där man tidigare inte har funnits. Det gäller framför allt förorter och invandrartäta områden i våra storstäder. Det borde vi också göra. Det finns inte med i den här propositionen. Det borde vara en del av en rimlig politik vad gäller folkhögskolor och folkbildning.

Herr talman! Jag kommer så till den ledamot vars anförande var före mitt. Sverigedemokraterna brukar säga att de minsann inte är rasister. Sverigedemokraterna brukar påpeka att de inte alls står för någon rasistisk politik. Vad Margareta Larsson gjorde här i talarstolen, och som är väldigt tydligt i de reservationer som Sverigedemokraterna lägger fram, är kanske den tydligaste markeringen av att människor ska behandlas olika och inte är lika värda. Det har Sverigedemokraterna gjort i den här kammaren sedan de kom in 2010.

På andra politiska områden finns det också rasistisk politik. Men här är det så uppenbart att de går emot allt som handlar om att alla människor ska finnas med och att människor oavsett bakgrund ska ha rättigheter. Här märker de ut vad de egentligen tycker. Kulturområdet är kanske det område där det är svårast för Sverigedemokraterna att dölja sin uppenbara rasism.

I reservation 3 skriver Sverigedemokraterna: Vi vill inte ha någon skrivning om mångfald. Samhället ska inte stödja gemensamt finansierad mångkultur i någon form. Först och främst har nog Sverigedemokraterna missförstått begreppet mångfald lite grann. Motsatsen till mångfald är enfald. Det är monolitiska samhällen där människor är likadana, tycker likadant och sällan har några andra erfarenheter och kunskaper än resten som går mot sin grav. Det är sådana samhällen som stelnar och direkt leder till att utveckling går i stå.

Sverige är mångkulturellt, och alla länder är det i dag mer eller mindre. Det ska vi nog vara väldigt glada för. Det är så många influenser, kunskaper, erfarenheter som vi har fått ta del av och samtidigt så många kunskaper, erfarenheter och influenser som vi har delgivit andra genom att människor i modern tid har fått möjlighet att få flytta, ta del av världen genom nya medier och lära sig sådant som tidigare generationer inte hade en möjlighet att ta del av.

Det har gjort att vi i dag både vet mycket mer och också har utvecklats, lärt oss, fått kunskaper och erfarenheter som i sin tur leder till att vi kan leva rikare liv. Det gäller på alla områden, men kanske allra mest på kulturområdet. Just på kulturens område är det så viktigt att man är öppen, lyssnar till, ser på och tar del av konst, kultur, artisteri som inte är det som man alltid har fått sig till livs.

Det är så man utvecklas som människa men också till någon som vill skapa kultur. Det finns ingenting som är viktigare än öppenhet mot omvärlden. Kultur kan aldrig vara annat än mångkultur, annars är det inte kultur. Kultur betyder odling, och odling måste leva. Det gör den inte utan influenser.

I reservation 6 skriver Sverigedemokraterna: Integration innebär att två grupper, i det här fallet svenskar och invandrare, anpassar sig till ett mellanting.

Det är en beskrivning som jag tycker lämnar en del i övrigt att önska, för att uttrycka sig milt.

Texten i reservationen fortsätter: Jag vänder mig mot detta – alltså integrationen – eftersom Sverigedemokraterna anser att det är fel att den inhemska befolkningen ska tvingas anpassa sig till dem som invandrar till Sverige.

Först är alltså integration något mellanting och en sorts kompromiss, och sedan vänder man sig mot det därför att svenskar skulle tvingas anpassa sig till vad människor från andra länder tycker, tänker och gör. Nu är det ju inte så. Vi har haft invandring i Sverige under lång tid, och vi har haft svenskar som har utvandrat under lång tid. Oavsett vilket samhälle vi studerar kan vi se att invandringen har inneburit att vissa saker, som är bra, har man tagit till sig och andra har man avvisat.

Så är det för oss också. Det finns säkert idéer både i och utanför Sverige som är främmande för många av oss. De kan till och med vara demokratiska eller vara sådana att de kränker mänskliga rättigheter. Men dem avvisar vi oavsett om de är sprungna ur en svensk rasistisk tradition eller ur en utländsk tradition som inte respekterar människors lika värde. Det finns också goda idéer, synpunkter och erfarenheter som är sprungna såväl ur ett svenskt sammanhang som ur andra länder och som vi har tagit del av bland annat genom invandring och integration.

Jag fortsätter att läsa ur reservation 6: Av de medel som tillskjutits folkbildningen ska inga pengar användas till satsningar på integration och etablering av invandrare.

Inte ett öre för att integrera, alltså. Inte ett öre för att etablera människor som har kommit hit på arbetsmarknaden och i samhället för att de ska få en social funktion. Denna syn på människor har ett namn. Det är rasism. Det finns inte någon möjlighet att krypa ifrån detta med några tjugiga formuleringar, för här står det svart på vitt. Jag var lite orolig för att Sverigedemokraterna inte skulle yrka bifall till sina reservationer så att vi inte också vid omröstningen svart på vitt skulle se att de faktiskt stöder exakt denna rasistiska politik. Men som tur var yrkades det bifall till alla fyra sverigedemokratiska reservationer. Därmed kommer vi att få en tydlig indikation på att det finns ett parti i denna kammare som bygger sin världsbild på rasistiska tankar.

I reservation 7 säger man nej till all form av jämställdhetsstudie i folkbildningen. Det förvånas jag inte över; det är helt i linje med Sverigedemokraternas syn på jämställdhet.

I reservation 10 går man till storms mot kontakttolkar. Denna är kanske den mest intressanta av Sverigedemokraternas fyra reservationer i betänkandet. Man skriver: Kontakttolkar är ytterligare en av regeringens integrationspolitiska åtgärder som jag inte kan ställa mig bakom.

Vad är då kontakttolkar? Det är tolkar som hjälper nyanlända flyktingar, asylsökande och invandrare med kontakter med myndigheter. Det kan till exempel handla om att man behöver hjälp med sjukvård, på Arbetsförmedlingen, på Försäkringskassan eller hos polisen, hos sociala myndigheter eller hos Migrationsverket. Så är det ofta. Margareta Larsson sade i ett replikskifte tidigare i talarstolen att om man behöver kontakttolk är det som att klappa folk på huvudet och säga att de inte duger till. Jag kan säga att jag inte duger särskilt bra till när det gäller att tala grekiska om jag skulle bli sjuk i Grekland. Jag tycker inte att det skulle vara att klappa mig på huvudet att försöka se till att jag kunde göra mig förstådd om jag till exempel skulle behöva hjälp i ett land där jag inte talar språket. De flesta människor kan inte språket i ett land som de just har anlänt till, särskilt inte när de har flytt från krig och förtryck.

Kontakttolkar är alltså ett sätt att försöka få maskineriet att fungera. Det är ett smörjmedel för att människor inte ska hamna i kläm. Om man hänvisar detta till frivilliga insatser säger man också att några kommer att hamna i kläm, för alla kommer inte att ha anhöriga som kan tala språket, vänner som ställer upp eller ideella organisationer som hittar dem. Därigenom har man försvårat möjligheten för människor att få hjälp i en utsatt situation.

Det finns ett ord för detta, och det är rasism. Sverigedemokraterna i den här kammaren kan snacka hur mycket de vill, och de kan påstå vad de vill. Men i deras politik, som vi kommer att rösta om här i morgon, avslöjas de som det rasistiska parti de är.

(Applåder)

I detta anförande instämde Per Svedberg (S).

Anf. 113 MARGARETA LARSSON (SD) replik:

Herr talman! Detta är så typiskt Lars Ohly och många andra: Den som inte håller med om svenska politikens invandringspolitik – som är totalt misslyckad vilket vi med facit i hand har kunnat se under många år – demoniseras. Alla som inte hurrar för denna misslyckade invandringspolitik demoniseras. Därmed manipulerar man – genom att frånta sig sitt eget ansvar och skjuta skulden på budbäraren i stället.

Vi tycker inte illa om invandrare på något sätt alls. Vad vi vänder oss emot är er politik, som gör att klyftorna i samhället har ökat. Den har gjort att vi har fått ett krigssamhälle och att grupp ställs mot grupp. Vi har fått särlagar hit och dit för att pussla ihop ett omöjligt projekt. Är det rasism, Lars Ohly, att kritisera en politik som inte håller? Det är er politiker jag kritiserar i högsta grad.

Du hurrar för mångkultur, Lars Ohly. Är det då all mångkultur du står bakom, eller är det bara en viss typ av mångkultur som du tar emot? Står du också bakom hederskultur, Lars Ohly? Det är också mångkultur.

Anf. 114 LARS OHLY (V) replik:

Herr talman! Jag blir beskylld för att demonisera Sverigedemokraternas politik genom att citera från Sverigedemokraternas egna reservationer. Ni är så bra på att demonisera er själva att det behöver ingen göra. Vi behöver inte hjälpa er med det. Det räcker att bara visa på vad ni faktiskt tycker och säger. Och den politiken är rasistisk.

Detta betyder inte att jag avfärdar kritik mot den förda politiken på något område utifrån att man har förändringspotential – om man vill förbättra och göra någonting annat därför att man inte tycker att den politik som har förts har funkat. Men om den politik man vill föra har rasistiska utgångspunkter får man räkna med att jag och andra kommer att påpeka det. Den rasismen leder bara till fördärv. Den leder inte till någonting gott.

Margareta Larsson frågar om jag står bakom all kultur. Jag sade tydligt i mitt anförande att det finns bra idéer som är sprungna ur svensk tradition och ur andra länders traditioner och kulturer. Det finns också dåliga idéer. Hederskulturen har funnits i Sverige. Det är inte någonting som vi har varit befriade ifrån. Under lång tid gifte man bort framför allt flickor till män. Det har vi lyckats göra oss av med, och det är väldigt bra. Jag tror att vi kommer att fortsätta att lyckas med det även för dem som bär med sig den traditionen när de kommer hit. Det är självklart fullständigt oacceptabelt att fortsätta med denna svenska tradition.

Vi måste se till att det handlar om mänskliga rättigheter och demokrati och framför allt att det finns en respekt för människor med olika kultur, olika religion och olika bakgrund. Den respekten saknar Sverige-demokraterna fullständigt. Den finns det inte ett uns av i de reservationer som Margareta Larsson har skrivit i betänkandet. De utmärks tvärtom av en människosyn som är fientlig till allting som Margareta Larsson inte är uppvuxen med.

Anf. 115 MARGARETA LARSSON (SD) replik:

Herr talman! Hur går då Vänsterpartiet till väga för att komma till rätta med hederskulturen, om ni nu inte anser att den är bra? Jag hör ingenting. Jag hör inga rop och inga debatter. Jag ser inte någonting i tidningarna där ni skyddar kvinnorna från de kulturer som finns här i Sverige. Här har vi och våra förfäder länge kämpat för jämställdhet mellan könen. Nu har vi fått ett samhälle som skulle få dem att vända sig i graven om de kunde se hur ni har ställt till det. Är ni kvinnornas röst när det gäller dem som kommer från hederskulturer?

Du sade tidigare att SD bara vill att alla ska tycka lika. Vilken värld lever du i, Lars Ohly? Det finns massor av sakfrågor i det här landet som vi inte får debattera och som är tabu. Jag säger i stället att ni har format en politik där det är allas lika rätt att tycka lika.

Anf. 116 LARS OHLY (V) replik:

Herr talman! Det där påstådda åsiktsförtrycket finns bara i Sverige-demokraternas huvuden. Ingen har förhindrat dem att ha uppfattningar och framföra dem vare sig i samhället i övrigt eller här i riksdagens talarstol. Vi har till och med haft tydligt rasistiska inlägg i riksdagens talarstol. Och till skillnad från Margareta Larsson i en tidigare debatt tycker jag inte att de som gör sådant som jag ogillar ska kastas i fängelse. Jag tycker att det ska bemötas i en öppen debatt.

Det är dock oerhört problematiskt att man låtsas som att man är förbjuden att framföra åsikter trots att allting pekar på motsatsen. Men man gör det för att ta på sig en martyroll. Vad man egentligen gör är just det som man beskyller andra för. Att ställa grupp mot grupp är att splittra. Att ställa människor mot varandra och inte se att de faktiskt har gemen-

samma intressen som människor är att splittra. Att bekämpa det som sammanför människor och som gör att människor tillsammans kan ta sig an problem och svårigheter i vårt samhälle men också bygga ett samhälle med solidariteten som grund är att splittra. Den splittringspolitik som Sverigedemokraterna unika med i svensk politik. Det finns inget annat parti som så tydligt delar upp människor efter härkomst, religion, kultur eller etnicitet. På det sättet är Sverigedemokraterna ett värdigt arvtagarparti till alla rasistiska rörelser och högerextrema rörelser som det här landet har sett tidigare.

Jag hatar rasismen, Margareta Larsson. Det är bland det värsta jag vet. Och jag vet också att rasismen kräver yttre fiender. På 30-talet var det judarna. I dag är det muslimerna. Men det spelar ingen roll vem ni utser till er huvudfiende. Rasister är ni, och rasister ska bekämpas! (Applåder)

Anf. 117 ANNE MARIE BRODÉN (M):

Herr talman! Jag hade tänkt att det här skulle vara en glad stund eftersom vi ska tala om ett betänkande som handlar om ett ämne som jag brinner för – folkbildning. Men jag blev illa berörd. Jag delar helt Lars Ohlys och andras uppfattning om att ett parti utmärker sig i diskussionen på ett sätt som gör mig illa berörd och som är väldigt allvarligt.

Det betyder också att folkbildningen behövs än mer. Det är nämligen där vi lär oss förstå hur vi ska umgås med andra kulturer. Och där lär vi oss att förstå hur viktigt det är att visa respekt för olika människors bakgrund och olika människors uppfattningar. Men man lär sig absolut inte att stå för synen att vi ska stänga våra gränser. Man lär sig inte att stå för en politik som pekar ut och helt vill ta bort alla spännande och intressanta utvecklingsprojekt som finns inom folkbildningen och inom kulturen och som handlar om mångkultur. Man lär sig inte heller att allt som handlar om integration också ska tas bort, för att inte tala om jämställdhet som också verkar vara ett problem för Sverigedemokraterna.

På grund av det har glädjen lite svårt att infinna sig just. Men det är också ganska bra med lite ilska när man ska debattera.

Herr talman! Jag tänkte speciellt beröra några frågor i betänkandet som handlar om propositionen *Allas kunskap – allas bildning*. Jag ska tala lite om det nya målet för folkbildningen. Jag tycker att det är viktigt. Och det är intressant att det äntligen blir ett sådant mål. Jag ska tala om de fyra syften som är grunden för statens stöd och om avskaffandet av de sju verksamhetsområdena. Jag ska tala lite om oberoende statlig utvärdering och om integration och jämställdhetsarbetet.

Först har jag en fråga till mina kolleger och till alla som lyssnar på debatten: Vad tror ni att Cornelis Vreeswijk, Stefan Sundström, Cordelia Edvardson, Nils Poppe, Bengt Frithiofsson, Marie Fredriksson, Rickard Sjöberg och Fredrik Virtanen har gemensamt?

Eftersom jag har ordet får jag väl svara. De har alla gått på folkhögskola. Men många av dem har också kommit från andra länder och har på olika sätt bidragit i vårt samhälle. Ingen tänker på dem som något annat än svenskar i dag, men de har en bakgrund från Holland, Finland eller något annat land.

Det finns ett par spännande folkhögskolor som jag vill peka ut lite extra. Den ena folkhögskolan är Jakobsbergs folkhögskola som grundades 1919 av Sveriges förste docent i nationalekonomi, folkbildaren och idealisten Karl Petander. Jag nämner honom eftersom han samlade ihop pengar och köpte Jakobsbergs gård för att driva en skola som han trodde på med inriktning på solidaritet och internationella frågor. Den kan sägas vara lite av den första friskolan när folkhögskolorna kom. Ett annat exempel är Fridhems folkhögskola som är en av de äldsta skolorna. Den grundades redan 1873 och har en tydlig kulturprofil.

Dessa skolor och många fler folkhögskolor, närmare 150 stycken i landet, jobbar just med att utbilda, bilda, hålla hög kvalitet med gott resultat. Söktrycket är stort, och många ungdomar och vuxna väljer folkhögskolan aktivt i dag. Därför är det extra spännande och skojigt att se att det i propositionen föreslås att folkhögskolan ska bli en egen utbildningsform.

Herr talman! Jag har varit riksdagsledamot sedan 2002, vilket är ett hedrande uppdrag. Det är ett intressant och viktigt uppdrag. Man har ansvar för vad man säger och gör. Men man har också möjlighet att påverka, att stå här och att tycka till på många olika sätt. Det är naturligtvis mycket skojigare att vara i majoritet än i opposition – det behöver jag inte berätta för er som sitter här i kammaren. Oavsett vilket är det ett viktigt uppdrag.

Jag har arbetat med många olika frågor och med rapporter för att lyfta fram mina hjärtefrågor. *Framtidens sjukvård* eller *Om Sverige vore som Halland* är två spännande rapporter som har fått en del uppmärksamhet. Men under de snart åtta år som jag har jobbat med kulturfrågor har jag också fokuserat mycket på kulturens betydelse för oss människor. Jag har fokuserat på vad den betyder för barn och unga, för ett samhälle, för ett län, för kultur och hälsa men också på vad den betyder för folkbildningen som vi ska tala om i dag och som jag brinner för.

Människor måste få känna meningsfullhet och glädje med sina liv. Ett viktigt steg på vägen är en politik som tror på människor och deras egen förmåga, men politiken ska även tro på att vara inbjuden till en gemenskap. Man ska inte bli lämnad utanför, som man pratar om på Fryshuset, utan bli inbjuden till festen. Folkbildningen har en avgörande roll för att minska människors ensamhet och stärka självkänslan.

Jag ska därför tala lite om målet. Det är bra att det blir ett tydligt mål. Vi hörde av ministern vad målet innefattar. Men jag ska nämna det igen: "Folkbildningen ska ge alla möjlighet att tillsammans med andra öka sin kunskap och bildning för personlig utveckling och delaktighet i samhället."

Vi har hört att statsbidraget till folkbildningen är på över 3,6 miljarder kronor. Det vilar på fyra syften och sju verksamhetsområden. Lars Ohly verkade ha missförstått det här lite. Jag ska därför förtydliga vad det betyder. De fyra syftena har funnits hela tiden. Vi föreslår en liten justering. De sju verksamhetsområdena, som också har funnits parallellt, har man i god anda med Folkbildningsrådet och folkbildningen i sig bestämt att avskaffa. Samtidigt pekar man dock i propositionen och betänkandet på att de frågorna följer med i de fyra syftena. Det är också på det sättet man har velat se förändringen. Ingenting försvinner, men det är viktigt att trycka på att ansvaret finns kvar inom folkbildningen för att

arbeta med mångfald, personer med funktionsnedsättningar och hållbar utveckling.

Förslaget att förtydliga det andra syftet med att lägga till just ökad mångfald är därför väldigt bra.

Herr talman! Folkbildningen har 1 miljon unika deltagare. Enbart studieförbunden har 1,8 miljoner deltagare, men ca 650 000 unika deltagare. Här kan man göra mer. Man kan bredda grupperna ytterligare. Det är därför som ökad mångfald är så bra att ha med i det andra syftet.

Men man ska också betona detta med utvärdering, tycker jag. Det förslag som nu ligger är viktigt. Jag delar ministerns uppfattning om att den reservation som finns delvis bygger på ett missförstånd. Det är tydligt att Statskontoret får det samlade, övergripande ansvaret för detta och att man blir huvudansvarig. Det är ett mycket bra förslag. Men Kulturanalys och IFAU ska lämna underlaget.

Jag ser inga bekymmer med att man letar i all den mängd av underlag som finns från den expertgrupp som jag har lett i Folkbildningsrådet. Just nu håller vi på med en metautvärdering efter fem års utvärderingsarbete. Vi har tittat på alltifrån folkbildningens betydelse för den enskilda personen till betydelsen av det som folkbildningen gör inom kulturen.

Vi har också lyft fram ersättningsmodeller. Lars Ohly nämnde att mycket av svårigheten med att starta nya folkhögskolor ligger i modellen. Därför är det glädjande nu – efter våra tre rapporter om hur ersättningsmodellen har tagits fram och vad det finns för brister i den – att den nya styrelsen i Folkbildningsrådet har tagit beslut om att förändra ersättningsmodellen. Sedan får vi se vad det leder till, men de forskare som har hjälpt oss i vårt arbete är också inblandade i den nya ersättningsmodellen.

Det vore önskvärt att – precis som i alla andra sammanhang – få fler sökande elever, för då skulle man också kunna få ökat anslag. Vill man starta en ny skola skulle man också få göra det. Där kanske vi kan hitta en enighet om att detta vore spännande att se.

I vår utvärdering har vi också sett hur viktigt det är att man ibland skiljer på studieförbund och folkhögskolor. Det finns reservationer i betänkandet om att man är orolig för detta, men det står ju tydligt att man kan göra det när så behovet finns. När det gäller lärare på folkhögskolor kontra cirkelledare på studieförbunden är det viktigt att ha olika ingångar i de utvärderingar som görs.

Herr talman! Sverige har en lång tradition av öppenhet mot omvärlden. Det är ju viktigt att vi fortsatt står för den öppenhet och solidaritet som vi alla känner och att integrationen fungerar väl. Vi är i dag nio och en halv miljon invånare i det här landet. Det var inte så länge sedan vi var åtta miljoner. Vi, till skillnad från många andra länder, har en inflyttning som är positiv och som gör att vi också kan se positivt på framtiden.

Men man behöver fortsätta att stärka drivkrafterna för arbete, för förbättrade villkor för företagande, för fler satsningar på skolor i socialt utsatta områden och för ett aktivt arbete mot utanförskap. Där fyller folkhögskolorna en mycket viktig funktion i samhället, inte minst för nyanlända. Regeringen har i flera omgångar satsat pengar på att folkhögskolorna ska vara med och arbeta för att nyanlända ska komma in i samhället och in på arbetsmarknaden.

Folkbildningen har även en stor betydelse för demokrati och bildning, och det har flera här sagt tidigare. Den är en del av civilsamhället och en viktig aktör inom kulturlivet.

Varje år rapporterar studieförbund och folkhögskolor många deltagare. Var och en av dessa har gjort ett fritt och frivilligt val att tillsammans med andra öka sin kunskap och bildning.

Herr talman! Regeringens politik har sin grundläggande utgångspunkt i att alla människor har lika värde och i alla människors rätt till respekt för sin person och sin integritet. Vi arbetar för ett öppet och inkluderande samhälle där människor ska känna trygghet och tillit.

I en studie som gjordes alldeles nyligen kan man se att det går att mäta tillit i kulturprogrammen. De personer som har deltagit i något av alla de kulturprogram som har genomförts av folkbildningen har ökat sin känsla av tillit. Det är spännande. Sug på den!

Grundläggande för oss moderater är att motverka alla former av diskriminering och utestängande. Fortfarande tjänar kvinnor mindre än män, även om det går åt rätt håll. Fler kvinnor arbetar heltid och mäns uttag av föräldraledigheten har ökat. Men det finns mer att göra.

Därför är det bra att Folkbildningsrådet har uppdraget att genomföra en jämställdhetsstudie. Den ska presenteras i september i år, och man har fått 1 miljon av regeringen för att se på detta med jämställdhet inom folkbildningen.

Herr talman! Oavsett förmåga ska alla ha möjlighet att delta i ett aktivt, trevligt och vänligt samhälle utifrån sina individuella förutsättningar. Folkbildning har betytt och betyder mycket för att det ska kunna bli så. Men man har också speciellt intresserat sig för och utvecklat arbetet med personer med funktionshinder och med arbetslösa ungdomar. Man har också i flera omgångar fått extra stöd för att göra detta.

Debatten om teckentolkar och kontakttolkar har redan hållits här. De motioner som Miljöpartiet har väckt är ju tillgodosedda i betänkandet, så därför tänker jag inte säga så mycket mer om dem. Men det är viktiga frågor som absolut ska bevakas i fortsättningen och som vi är rädda om.

Herr talman! Till sist vill jag säga att alla former av diskriminering innebär ett hinder mot ett öppet och inkluderande samhälle. Vi som politiker har ett ansvar för att motverka detta i alla dess former. Intolerans och liknöjdhet är våra värsta fiender.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga motioner och reservationer.

Innan jag avslutar mitt anförande vill jag tacka herr talmannen, alla i presidiet, kammarkansliet och naturligtvis också mina kolleger samt personalen på utskottskansliet. Jag vill också tacka utskottets tidigare ordförande Siv. Det har varit spännande och skojiga år i riksdagen, och inte minst i kulturutskottet. Vi har också haft många givande och intressanta diskussioner.

Vi vill nog tillsammans att hävda och slåss för att kultur och folkbildning är viktigt, och det kommer vi att göra på olika sätt. Jag har valt att lämna riksdagen till hösten, medan många av er stannar kvar. Så jag vill önska er lycka till.

Jag har lärt mig att vi har en poet i vårt gäng. Han utmanade mig och sade att man måste avsluta med en dikt. Jag funderade mycket över vilken dikt jag skulle ta, men jag bestämde mig för en poet från Göteborg,

från västkusten. Anna Greta Wide har skrivit en dikt som handlar om att låta tusen blommor blomma. Så här lyder den:

Prot. 2013/14:130
24 juni

Jasägarnas föresamling närmar jag mig med tvekan
Nejsägarnas förening betraktar jag med respekt
Kanskesägarnas spridda, sällan samlade skara är mig smärtsamt för-
trogen
Kan jag skiljas från dem?
Endast de liknöjt tysta, dessa som anser frågan skäligen oväsentlig,
skall jag aldrig förstå.

Folkbildningsfrågor

(Applåder)

I detta anförande instämde Peter Jutterström (M).

Anf. 118 ULF NILSSON (FP):

Herr talman! Det vi kallar folkbildningen har en viktig och betydande roll i Sverige. Det är en aktiv verksamhet som bärs upp av många människor med studiecirklar i studieförbund och med olika utbildningar på folkhögskolor runt om i Sverige.

Folkbildningen växte fram under sista halvan av 1800-talet som en alternativ väg till kunskap och bildning. Inte minst startades många folkhögskolor som en möjlighet för landsbygdens befolkning. Ofta startade bönderna folkhögskolor för sina barn som ju ofta inte hade möjlighet att studera på läroverken i städerna.

Folkbildningen tar sig många former och har i modern tid också skapat nya möjligheter för olika grupper i samhället. Det är människor med funktionsnedsättning, nyanlända invandrare och människor som av olika anledning misslyckats i skolan. Samtidigt finns folkhögskolor med olika typer av direkt yrkesinriktade utbildningar för till exempel blivande journalister, musiker och tolkar, för att nämna tre olika exempel. I studieförbundens cirklar över Sverige finns människor i olika åldrar och med olika bakgrund som vill lära sig språk, diskutera konst och litteratur eller lära sig hälsosam matlagning.

När det gäller de olika grupperna har förändringen i ett av de fyra syftena debatterats en del, nämligen folkbildningens andra syfte som är att bidra till att göra det möjligt för människor att påverka sin livssituation. I regeringens förslag har vi lagt till formuleringen ”möjliggöra för en ökad mångfald av människor att påverka sin livssituation”.

Det har redan nämnts, och inte heller jag kan låta bli att nämna, att Sverigedemokraterna av någon anledning säger nej till denna formulering och reserverar sig kraftigt med den mycket märkliga formuleringen att samhället inte ska stödja mångfaldskultur i någon form. Det jag frågar mig är: Vilka grupper är det som inte ska stödjas? Vad finns det för skäl till att Sverigedemokraterna vill ta bort mångfalden? Det måste finnas något skäl. Är det någon grupp som inte bör vara med? Är det skåningar? Är det judar? Är det människor från Medelhavsländerna? Är det korta eller långa människor? Vad är det för människor som inte får vara med eftersom ordet mångfald tycks vara så farligt?

Herr talman! Den rasism som från början utgjorde grogrunden, själva utgångspunkten, för bildandet av Sverigedemokraterna och deras verk-

samhet är ibland nödtorftigt dold eller borttvättad, men den framgår tydligt i den ovannämnda ändringen, i den formuleringen. Man kan vad gäller Sverigedemokraternas reservation lägga till att förslaget att ta bort kontakttolkarna är ett av de mest bisarra yrkanden jag sett i de här sammanhangen. Jag vet inte om de vet vad en kontakttolk är.

Kontakttolkar används för att hjälpa flyktingar som söker asyl att kunna kommunicera på sitt eget språk. De används också för att hjälpa barn med autism och adhd. De hjälper människor som har demens och därför glömmer ord och formuleringar i språket. Kontakttolkar hjälper helt enkelt människor som inte kan kommunicera på vanligt sätt. De är mycket viktiga för många olika grupper av människor. Som exempel kan nämnas en turist som blir sjuk i Sverige och av någon anledning hamnar på sjukhus. Då behöver han eller hon kunna kommunicera med läkare. Sverigedemokraternas förslag är därför mycket märkligt.

Regeringen säger att man ska se över tolkutbildningarna över huvud taget för att kunna fortsätta att utbilda tolkar både i folkhögskolan och i yrkeshögskolan. Såväl teckentolkar som kontakttolkar har en viktig uppgift.

Herr talman! Folkbildningens roll innebär att man ligger utanför det strikt organiserade utbildningsväsendet och då erbjuder antingen en komplettering eller en alternativ väg till kunskap och bildning. Ett nyckelord för folkbildningen är frihet. Politiken ger ekonomiska medel, men ramarna är vida och utan detaljreglering.

Regeringens proposition, som vi nu diskuterar, innebär en tydlig markering av folkbildningens betydande roll, och utskottets majoritet ställer sig bakom förslagen. Man kan säga att regeringen med propositionen förtydligar eller slår fast att folkbildningen har en unik uppgift i det moderna Sverige.

Folkbildningen har tidigare varit en del av vuxenutbildningen. Nu föreslår regeringen att man ska sätta upp ett särskilt mål för folkbildningspolitiken och förtydliga ambitionerna. Målet formuleras på följande sätt: "Folkbildningen ska ge alla möjligheter att tillsammans med andra öka sin kunskap och bildning för personlig utveckling och delaktighet i samhället." Målgruppen blir på det sättet bredare än den traditionella vuxenutbildningen. Att folkbildningen får ett eget mål innebär att den betraktas som en särskild utbildningsform. På det sättet får folkbildningen ett erkännande och en ännu starkare ställning på olika nivåer än tidigare.

I de fyra syftena framhålls bland annat att man ska sträva mot demokrati och att en ökad mångfald människor ska kunna påverka sin livssituation, som vi sade tidigare. Det är verkligen viktigt att arbeta utifrån utgångspunkten att vi har ett inkluderande samhälle. Därför bör folkhögskolor och studieförbund kontinuerligt arbeta för att nå nya deltagargrupper, utan att för den skull glömma alla dem som redan upptäckt folkbildningen. Med nya grupper kan vi avse fler medelålders män, fler unga kvinnor, fler utrikes födda, fler arbetslösa och fler människor med funktionsnedsättning.

Genom åren har folkhögskolor och studiecirkelar haft stor betydelse för kvinnor som velat bli delaktiga i ett aktivt samhällsliv. Det var ofta den enda utbildning kvinnor i till exempel min mors generation fick om de bodde på landsbygden. Det är naturligtvis viktigt att folkhögskolorna också i dag har det perspektivet.

En mängd formella hinder för kvinnor är avskaffade i Sverige, men som vi vet är verklig jämställdhet långt ifrån genomförd här. Vi vet att våld mot kvinnor är en tragisk verklighet, och vi vet att kvinnor har betydligt lägre inkomster och pensioner än män. Det betyder att folkbildningen fortfarande spelar en viktig roll i att stärka kvinnors möjligheter att välja sin livsväg utan att begränsas av gamla livsmönster.

Regeringen gör bedömningen att Folkbildningsrådet bör göra en särskild studie om hur folkbildningen förhåller sig till de jämställdhetspolitiska målen. Jämställdhetsperspektivet ska vara inarbetat inom folkbildningen, vilket är bra.

Regeringen föreslår att folkbildningen ska utvärderas av oberoende utredare. Det är en nyhet. Vad jag förstår har man tillsammans med representanter för folkbildningen resonerat sig fram till en modell som alla är mer eller mindre nöjda med. Det är statliga myndigheter som ska ansvara för utvärderingen. När nu folkbildningen betraktas som en egen utbildningsform är det naturligt att på ett oberoende sätt följa hur målet uppnås.

Utskottet delar regeringens bedömning att Folkbildningsrådet ska få ett förtydligt ansvar att följa upp och ta fram underlag för olika typer av redovisning om hur målen uppnås. Dels finns den oberoende statliga utvärderingen, dels får Folkbildningsrådet ett särskilt uppdrag.

Låt mig helt kort säga att när det gäller kulturlivet i stort har folkbildningen en viktig roll. Det handlar om amatörkultur men också om utbildning av professionella kulturskapare. Vi kan se i regeringens samverkansmodell, i dialogen mellan stat, region och lokal kultur, att folkhögskolorna och studieförbunden intar en mycket viktig plats.

Herr talman! Jag tycker att alla vi som tror på den fria folkbildningen ska känna oss uppmuntrade och optimistiska av förslagen i regeringens proposition. Det är positivt att folkbildningen nu ses som en egen utbildningsform och att det formuleras ett tydligt uppdrag om att folkbildningen vänder sig till alla för att ge möjlighet att utbilda sig och växa tillsammans.

Med det vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

Herr talman! Eftersom jag lämnar riksdagen och det här är mitt sista anförande i en ärendedebatt – jag kan möjligen komma att delta i någon interpellationsdebatt – vill jag passa på att tacka mina kolleger från olika partier i utskottet för stimulerande debatter och diskussioner om de viktiga kulturfrågorna. Kulturfrågorna ska enligt min mening utgöra ett kärnområde i politiken.

Jag vill också framföra ett varmt tack till alla dem som gör riksdagsarbetet möjligt, till utskottets kansli, till talmännen, till hela kammarkansliet och till alla andra i riksdagen. Tillsammans skapar ni goda förutsättningar för ett seriöst riksdagsarbete. Tack ska ni ha allesammans! (Applåder)

Anf. 119 PER LODENIUS (C):

Herr talman! Jag vill faktiskt inleda med att hålla med Lars Ohly från Vänsterpartiet i vissa delar av hans anförande. Det gäller såklart det som handlade om Sverigedemokraternas politik när det gäller folkbildningen. Anne Marie Brodén från Moderaterna och Ulf Nilsson från Folkpartiet

tog också upp den frågan. Jag instämmer i denna kritik mot den politik som Sverigedemokraterna vill föra när det handlar om folkbildningen och rent generellt i kritiken mot deras politik. Jag tycker att det var mycket bra framfört av Lars Ohly, Anne Marie Brodén och Ulf Nilsson.

Det handlar om mångkultur. För att kunna skapa inkludering behöver vi ha mångkultur. Vi behöver träffas, utbyta erfarenheter, lära känna varandra och skapa engagemang. Det kan bara ske genom mångfald. Det är så vi skapar verklig integration. Det är i den lokala föreningen, i nätverk, i lokala utvecklingsgrupper och inte minst i studiecirklar som ett brett samhällsengagemang kan växa fram.

Folkbildningen, med studieförbunden och folkhögskolorna som finns över hela landet, på landsbygden och i staden, är en viktig aktör inom det civila samhället. Folkbildningen är en viktig aktör för att lyfta samhällsdebatten och skapa engagemang. Kontakter med andra och bildning är viktigt för att kunna orientera sig, forma självständiga uppfattningar och aktivt delta i samhället.

Folkbildningen är ett exempel där vi gemensamt skapar djupare kunskap om vår värld. Att skapa och främja goda villkor för civilsamhället och folkbildningen är därför en mycket viktig uppgift för samhället. Av denna anledning är också de satsningar som gjorts på folkbildningen de senaste åren otroligt viktiga. Jag tänker då bland annat på ökningen av antalet studiemotiverande folkhögskoleplatser liksom ökningen av antalet platser till allmänna kurser inom folkhögskolan.

Folkhögskolorna spelar en viktig roll, inte minst för ungdomar som behöver eller vill hitta en annan väg att skaffa sig kompetens och utbildning, en annan väg till arbete. Jag kan ta mig själv som exempel. Då jag just lämnat gymnasiet hittade jag en väg i mitt liv som jag inte trodde fanns. Det var möjligheten att studera på folkhögskola och där få fördjupa mitt intresse för dansen. Det i sin tur ledde till att jag några år senare kunde försörja mig inom dansen och därifrån gå vidare till en lärarkarriär inom särskolan. Till slut hamnade jag här i riksdagen. Mitt liv hade definitivt sett helt annorlunda ut om jag inte fått chansen till det där året på Vaddö folkhögskola.

Herr talman! Folkhögskolorna har också en unik möjlighet att möta personer med funktionsnedsättning i det livslånga lärandet. Det handlar inte bara om oss som är så kallade normalfungerande, utan här finns en möjlighet för personer med funktionsnedsättning att ta del av det livslånga lärandet. Den pedagogik och den metodik som folkhögskolor använder sig av, där man sätter den studerande i centrum och utgår från deltagarens behov, gör att man redan där har stora möjligheter att hitta metoderna som leder vidare genom bildningens korridorer, oberoende av funktionsnedsättning.

Därför har också det särskilda utbildningsstödet till bland annat folkhögskolorna, det stöd som gör det möjligt att underlätta studier för personer med funktionsnedsättning, höjts rejält sedan 2011. Det här är viktigt. Jag förutsätter, hoppas och räknar med att höjningen av detta viktiga stöd fortsätter under de kommande åren, vilket regeringen också föreslagit. Samtidigt finns det mer att göra för att underlätta och förbättra möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att studera på folkhögskola. Jag ser fram emot vad regeringen kommer fram till i denna fråga

utifrån betänkanden som för närvarande bereds på departementen, bland annat på Arbetsmarknadsdepartementet.

Herr talman! Även studieförbunden spelar en otroligt viktig roll för möjligheten för personer med funktionsnedsättning att skapa sig en plattform för att kunna påverka och delta på lika villkor i vårt samhälle. Det kan ske genom kulturevenemang och kulturengagemang. Det kan också ske genom förmedling av direkt kunskap i olika studiecirklar. Till exempel har Studieförbundet Vuxenskolan ett projekt som man kallar Mitt val. Det är ett projekt som riktar sig till personer med intellektuell funktionsnedsättning.

Enligt viss forskning kan det i dag vara så få som endast två av tio röstberättigade med intellektuell funktionsnedsättning som röstar i allmänna val. I vilken annan grupp skulle vi acceptera det? Det är inte rimligt ur en demokratisk synvinkel. Det är inte rimligt ur en mänsklig synvinkel. Genom projektet Mitt val tar man fram kunskap, underlag och material för studiecirklar som ska stötta och utbilda personer med intellektuell funktionsnedsättning i att ta del av och använda sin medborgerliga rättighet att gå och rösta – och att förstå vad det innebär att gå och rösta.

Det här är bara ett exempel där folkbildningen genom studieförbunden gör en otroligt viktig insats när man ger kunskap, bildning och röst åt ofta förbisedda medborgare i vårt samhälle. Jag har sett många olika studiecirklar, projekt och mer långtgående utbildningar initierade, genomförda och drivna av olika studieförbund där man lyfter förmågor hos sina deltagare. Det ger otroligt mycket mer än bara den specifika kunskapen; i lika hög grad lyfter och stärker det människan själv.

Jag tänker till exempel på en studiecirkel i karaoke som ledde till att den isolering en psykisk sjukdom innebar bröts för en man som vågade lämna sin lägenhet och möta andra personer. Snart var denna man själv ledare för en studiecirkel i karaoke. Han tog ett ansvar han själv tidigare inte trodde han var kapabel till. Det blev till en kunskap och erfarenhet som i dag öppnar ännu fler dörrar ut i samhället för denna man. Jag träffade honom här i våras, när jag hade förmånen att få träffa flera av ledarna för kamratcirklar för personer med psykisk funktionsnedsättning. Jag har själv sett detta hända mer än en gång och har hört flera berättelser om hur studiecirklar öppnat dörrar ut i samhället.

Men detta skulle inte kunna hända om inte folkbildningen hade sin fria roll att hitta egna vägar. Det är just friheten och öppenheten som ger folkbildningen dess kraft att genom just bildning möta varje individ där man står för att därifrån lyfta vidare i ett livslångt lärande.

Staten satsar också stora resurser på folkbildningen. Det är enligt min mening väl använda pengar, vilket jag här försökt att motivera. Men det kan också behövas ett tydligt mål för folkbildningspolitiken. Som vi hört här tidigare föreslår regeringen att målet ska vara att folkbildningen ska ge alla möjligheter att tillsammans med andra öka sin kunskap och bildning för personlig utveckling och delaktighet i samhället. Kopplat till detta mål har man fyra syften. Det kan alltid finnas synpunkter på hur man ska uttrycka dessa syften och detta mål och hur de ska tolkas. Men med tanke på de exempel jag lyft fram i mitt anförande anser i alla fall jag att dessa fyra syften väl fyller sin funktion.

Herr talman! Kontakter med andra och bildning är viktigt för att kunna orientera sig, forma självständiga uppfattningar och aktivt delta i samhället. Folkbildningen, med studieförbunden och folkhögskolorna, är en viktig aktör för att lyfta samhällsdebatten och skapa engagemang.

Med det, herr talman, vill jag yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande och avslag på motionerna.

(Applåder)

Anf. 120 LARS-AXEL NORDELL (KD):

Herr talman! Vi har väl alla erfarenheter från folkbildningen i större eller mindre utsträckning, inte minst vi som vuxit upp i Folkrorelsesverige. Många har gått i studiecirkel. Själv ledde jag min första studiecirkel när jag var 18 år. Det var ABF som frågade mig om jag ville vara ledare för en mattecirkel. Jag undrade om jag skulle klara av det. Ja, sade man. Du läser naturvetenskaplig matte i skolan. Du klarar av det här.

Kursen hölls i Lillhärdal i Härjedalen. Det är en socken med ett rikt kulturarv som sträcker sig tillbaka till 800-talet och den norske märkesmannen Härjulf Hornbrytaren. Det är en bygd som i sin genuina dialekt alltså använder pluralbeteckningen ”-um”. Jag vet inte om man använder den på Gotland, men vi gör det i Härjedalen. Man slutade använda den beteckningen i vårt land för 500 år sedan, men vi ger inte upp så lätt. Vi fortsätter att använda den.

Ämnet för studiecirkeln som jag ledde var matematik, och jag kommer ihåg att jag lärde deltagarna att använda räknesticka – ett hjälpmedel som förmodligen är helt okänt för dagens uppväxande släkte.

Sedan dess har jag både deltagit i och lett studiecirkel. När jag kom in i riksdagen tog jag tjänstledigt från mitt jobb som verksamhetschef för studieförbundet NBV i Örebro. Det är Örebros största studieförbund med en stor framgångsrik verksamhet framför allt bland ungdomar och inte minst bland nysvenskar. Det är en stor verksamhet där vi har betytt mycket för integreringen. Vi har hjälpt människor att integreras i det svenska samhället och starta föreningar enligt svensk modell.

Studiecirkeln hade sitt födelseår 1902. Den har mer än hundra år på nacken. Det var då som den legendariske nykterhetskämpen och riksdagsledamoten Oscar Olsson såg behovet, samlade en grupp intresserade och genomförde den första studiecirkeln. Detta var alltså 1902.

Idén byggde redan från början på att vuxna människor samlas för att fördjupa sin kunskap på områden som de själva finner intressanta och angelägna. Studiecirkeln kom att bli ett viktigt redskap för svensk folkrörelse och för demokratiutvecklingen. Inte minst i samband med industrialiseringen och urbaniseringen var studiecirkeln viktig för människors möjligheter att utvecklas.

I dag är studiecirkeln grundbulten i studieförbundens verksamhet och lika viktig ur demokratisynpunkt. De övriga verksamhetsformerna är kulturprogram och även annan folkbildningsverksamhet. Den sistnämnda verksamhetsformen är lite bortglömd, men det är en flexibel form som fångar in barn och unga, större grupper och även korta arrangemang. Annan folkbildningsverksamhet används inte så mycket men ger möjligheter.

Även om jag tidigt i livet fick leda min första studiecirkel har jag aldrig gått en folkhögskoleutbildning. Däremot blir jag, likt många andra riksdagsledamöter, inbjuden varje år till att delta i en dialog på olika folkhögskolor. Eleverna är ofta mycket pålästa. De har läst, funderat och har färdiga frågor. Det känns motiverande att besöka just folkhögskolor, och där sker en berikande dialog.

Som framgår av propositionen *Allas kunskap – allas bildning* inrättades de tre första folkhögskolorna i Sverige redan 1868.

40 år senare, 1908, startade Sveriges första rörelsedrivna folkhögskola – Wendelsbergs folkhögskola utanför Göteborg i Mölndal som ägs av IOGT-NTO. I dag finns 150 folkhögskolor i vårt land. Drygt två tredjedelar av dem är rörelsedrivna eller knutna till rörelser, regionala organisationer, självständiga stiftelser och föreningar. Övriga, knappt 50, drivs av regioner och landsting.

Herr talman! Folkhögskolorna har fått en allt viktigare roll för många framför allt unga människor, inte minst genom de studiemotiverande kurserna. Jag har träffat många ungdomar som har tänt och fått motivation tack vare de studiemotiverande kurserna. Sedan finns den allmänna kursen där man kan läsa upp sina betyg för att därefter komma in på en folkhögskoleutbildning eller få arbete. Det betyder mycket. Företrädare för folkhögskolan brukar med stolthet visa upp siffror som visar hur framgångsrika de är. Jag tycker att de ska fortsätta att redovisa dessa siffror – de har lyckats bra. Det är också utifrån detta framgångsrika arbete som de har lobbats för att låta folkhögskolan bli en egen utbildningsform. Vi har lyssnat, och resultatet finns i propositionen. Den tar upp frågan om att låta folkhögskolan bli en egen utbildningsform.

Det finns inga regelverk som styr folkhögskolans kursplaner, förutom förordningen om statsbidrag till folkbildningen och de villkor och riktlinjer som Folkbildningsrådet tar fram. Det finns därför enligt regeringens bedömning behov av att se över och tydliggöra folkhögskolan som en egen utbildningsform i utbildningssystemet, bland annat vad avser dess verksamhet, organisation och särskilda kännetecken.

Jag vill att folkhögskolan ska bli en egen utbildningsform, och jag vill särskilt understryka frågan om folkbildningens särart. Den är viktig att ta upp.

Folkhögskolan är inte vilken utbildningsform som helst, utan den har en särart som vi måste vara rädda om och ta till vara. Det handlar om den idémässiga grunden, om pedagogiken och om självständigheten som ger folkbildningen en särställning i förhållande till andra utbildningsanordnare.

Särartstanken utgår ifrån idén om folkbildningens frihet och frivillighet samt dess alternativa synsätt på pedagogik och verksamhet. Genom att vara deltagarstyrd och deltagardriven har folkbildningen möjlighet att stärka människors upplevelse av egenmakt och förmåga att påverka sin livssituation. Folkbildningen har också stora möjligheter att fånga upp de människor som av olika skäl inte deltar i det formella utbildningssystemet genom en lägre grad av formbundenhet när det gäller bland annat förkunskaper, studieformer och examinationsformer.

Herr talman! Regeringen föreslår i propositionen att de sju verksamhetsområdena för statsbidrag till folkbildningen som funnits sedan 1991 ska upphävas och ersättas av fyra syften. Anledningen är att de inte har

fått den avsedda effekten eftersom de har blivit alltför omfattande till sitt antal och sin innebörd. Emellertid kan de sju områdena relateras till de fyra syftena. De formulerar statens intentioner på en rimlig nivå och tillgodoser samtidigt den styrningsnivå som krävs för statsbidraget till folkbildningen.

De fyra syftena är att stödja verksamhet som bidrar till att stärka och utveckla demokratin, bidra till att göra det möjligt för människor att påverka sin livssituation och skapa engagemang att delta i samhällsutvecklingen, bidra till att utjämna utbildningsklyftor och höja bildnings- och utbildningsnivån i samhället samt bidra till att bredda intresset för att öka delaktigheten i kulturlivet.

Jag vill också säga något om utvärderingen av folkbildningen. Det är viktigt att den som har hand om utvärderingen har en oberoende ställning i förhållande till de aktörer som ska utvärderas. Det kan vi vara överens om. Utskottet anser i likhet med regeringen att statliga myndigheter ska svara för utvärderingen av folkbildningen. Vi förutsätter att Statskontoret tar hjälp av IFAU och Myndigheten för kulturanalys för att ta fram relevanta underlag.

Flera av de motioner som har väckts och som vi behandlar i dag har mer eller mindre blivit tillgodosedda. Sedan finns några motioner, från framför allt Sverigedemokraterna, som inte har blivit tillgodosedda. Det gläder mig särskilt mycket. På samma sätt som vi har hört tidigare när det gäller till exempel integration eller tolkning till utländska språk förstår jag bara inte dessa förslag.

Vi vet att det redan i dag finns stora behov av just kontakttolkar och att man många gånger i rättssalen har svårigheter att göra sig förstådd. Skulle dessa tolkar inte finnas skulle det vara ännu svårare. Man skulle inte kunna tillvarata människors rättigheter.

Med det, herr talman, yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på de inlämnade motionerna.

(Applåder)

Anf. 121 BENGT BERG (V):

Herr talman! Det finns folkbildning, och det finns folkinbillning. Jag tänkte blicka lite tillbaka till att börja med.

Folkbildningen i Sverige har en tämligen unik historia, skulle jag vilja påstå, som hänger ihop med utvecklingen av det demokratiska samhället. I arbetarrörelsens barndom skulle kampen för ett bättre, rättvisare och mer jämlikt samhälle föras på tre plan: det ideologiska, det fackliga och det kulturella. Det gällde människovärdet och rätten till ett drägligt liv också för dem som skapade välståndet och utförde det nödvändiga arbetet.

Parallellt med arbetarrörelsen växte andra folkrörelser fram, frikyrkorörelsen och nykterhetsrörelsen. Runt om i landet fanns dessutom i det gamla bondesamhället förankrade bygderörelser som hade egna samlingslokaler och en verksamhet som riktade sig till landsbygdens människor. Folkbildningen i vårt land har med andra en mycket stor bredd och ett stort djup.

Herr talman! Ur arbetarrörelsen växte en väldig aktivitet på kulturområdet. ABF, Arbetarnas bildningsförbund, är Sveriges äldsta studieförbund. Näst äldsta, skulle jag säga eftersom nykterhetsrörelsen kom till 1902, och så kom ABF till 1912. Syftet var att deltagarna i ABF:s verksamhet skulle tillägna sig de nödvändiga verktyg som krävdes för att genomföra demokratiseringen av ett land i stark förändring. Föreläsningar och turnéer med kända författare och agitatorer drog fulla hus. Bildningstörsten var stor, och snart skulle studiecirkeln slå igenom. Där gick social gemenskap hand i hand med införlivandet av kunskap och kultur. Viktigt var meningsutbytet, respekten för andra åsikter än de egna och mötet mellan människor med olika bakgrund.

Herr talman! Nu, anno 2014, råder helt andra villkor som ställer nya krav på folkbildningen. Dagens verklighet kräver ett nytt tänkande, anpassat till de behov som finns i samhället. Begrepp som tillgänglighet, mångfald och jämställdhet var långt ifrån självklara för hundra år sedan, men är absolut nödvändiga ingredienser när vi i dag diskuterar folkbildning.

Vi lever i en värld med strida strömmar av migranter, folk som flyr krig, fattigdom och miljökatastrofer. Dessa människor försöker hitta en ny och annan framtid än den som deras hemland kan erbjuda. Det är precis som Kristina och Karl-Oskar Nilsson en gång gjorde i Vilhelm Mobergs utvandrarepos.

Det kommer också många människor till vårt land av olika anledningar. Eftersom vår befolkningspyramid är i otakt är det bara att konstatera att det inte bara är de som behöver vårt stöd, utan också vi som behöver dem när Sverige ska utvecklas och vi ska upprätthålla vår välfärd.

Herr talman! Sfi, svenska för invandrare, har blivit något av ett mantra när det gäller att skapa möjligheter för ett bra liv i det nya landet. Utan språk går det inte att vare sig delta i det demokratiska samhällsbygget, delta i det sociala livet eller ingå i arbetslivet.

Nog för att det finns mycket att ifrågasätta när det gäller invandringspolitiken och Migrationsverkets roll i densamma, men behovet av språkkunskaper är det ingen som kan ifrågasätta. Här kan givetvis folkhögskolorna göra avgörande insatser, bara de tilldelas nödvändiga ekonomiska resurser. Folkbildning är inte bara kunskapsinhämtning; det är också en möjlighet att lära av varandra, växa tillsammans och skapa ett nät av samhörighet och en grund för mänsklig tillväxt.

Herr talman! Tillsammans med studieförbunden och det civila samhället och i kombination med samhälleliga investeringar i medmännisklighet är det möjligt att skapa en annan och bättre framtid för dem som kommit till vårt land och för oss som redan lever här!

Herr talman! Detta är finalen på en debatt och finalen på min riksdagstid. Fyra år tog den. Jag tänkte avsluta med en dikt, och den vill jag tillägna Margareta Larsson och Sverigedemokraterna. Den handlar om längtan och är skriven av en liten pojke som var osäker med språket. I stället för frihet sade han "uthet". Därmed berikade han vårt språk.

Han längtade tillbaka till utheten
sa barnet
när jag öppnade fönstret
för gråsparven

Var finns de utheter
som får våra bröst
att fyllas av längtan
och de ord
som gör språket
till annat än ord?

(Applåder)

Anf. 122 TINA EHN (MP):

Herr talman! Det är folkbildning vi har debatterat i dag. Jag skulle vilja säga tack, som så många andra, för det är min sista ärendedebatt i kammaren. Jag har två interpellationsdebatter kvar, en i morgon och en på torsdag. Jag säger jättemycket tack. Det har varit väldigt spännande år för mig. Tack till kulturutskottet, ledamöter och andra!

Vi vill ge människor som behöver fly möjligheter, vi vill ge människor möjligheter att komma in i samhället och vi vill skapa möjligheter för bildning. Jag tänkte på det som Jonatan sade i *Bröderna Lejonhjärta*. Det finns saker man måste göra även som det är farligt. Varför då? Jo, annars än man ingen människa, utan bara en liten lort, sade Jonatan.

Det där tror jag att ni har hört många gånger, men det är ett ganska starkt citat. Människor vågar göra saker fast de egentligen inte vill.

Världen är inte alltid lugn och stilla. Den är orolig nu, och det var den under krigsåren 39–40. Då skedde en av de stora barnflyttningarna på jorden. 70 000 finska krigsbarn kom till Sverige, och min mamma var ett av dem. Det finns mycket att säga om det, och det finns mycket man bär med sig i kommande generationer av det. En sak man bär med sig är att när man blir väl bemött mår man bra. Det var också någonting som Astrid Lindgren sade. Hon sade: ”Ge barnen kärlek, mera kärlek och ännu mera kärlek, så kommer folkvettet av sig själv.”

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 25 juni.)

21 § Nya regler för erkännande och verkställighet av utländska domar på civilrättens område

Civilutskottets betänkande 2013/14:CU27

Nya regler för erkännande och verkställighet av utländska domar på civilrättens område (prop. 2013/14:219) föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 25 juni.)

Civilutskottets betänkande 2013/14:CU33

Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen (prop. 2013/14:128)
föredrogs.

*Samordnad prövning
av buller enligt miljö-
balken och plan- och
bygglagen*

Anf. 123 JAN LINDHOLM (MP):

Herr talman! I civilutskottets betänkande 33 om samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen behandlar utskottet regeringens proposition med samma namn, en följdmotion samt tre motioner från allmänna motionstiden.

I propositionen föreslår regeringen ändringar i miljöbalken och i plan- och bygglagen i syfte att förenkla regelverket med mål att underlätta för byggande av bostäder i bullriga miljöer. För byggande av bostäder i bullriga miljöer – det är syftet. Det är viktigt att komma ihåg.

Vi i Miljöpartiet tycker att det ändå är ett bra initiativ som regeringen tar. Vi såg verkligen fram emot att denna proposition skulle komma, och vi hoppades att vi skulle kunna stödja den.

Även om regeringens förslag inte var precis det som vi hade velat se, nämligen ett förslag som sätter folkhälsan före exploateringsintresset, tycker vi inte att vi den här gången kan hävda att regeringens förslag är ett förslag helt i fel riktning.

Vi är ju vana vid att regeringen redovisar en ambition att gå framåt, men när förslagen sedan kommer går de ofta åt fel håll i förhållande till den uttalade riktningen. Den här gången kan vi konstatera att regeringen ändå lyckas med den första delen av sina ambitioner. Att samordna prövningen måste man ändå erkänna är ett steg i rätt riktning.

Förslaget från regeringen är alltså den här gången inte helt misslyckat – det går faktiskt åt rätt håll. Då förväntar sig väl regeringens företrädare här i kammaren att Miljöpartiet ska applådera detta, men det är inte vår uppgift.

Miljöpartiets uppgift är att vara en blåslampa som hela tiden försöker pressa på regeringen för att få fram en ännu bättre lagstiftning. Som jag sade är det bra med samordning, som regeringen föreslår. Det innebär en förenklad hantering och ger ökad förutsägbarhet för aktörerna. Så långt är alltså allting bra.

Men vi tar oss ändå friheten att kritisera regeringen för att man inte passade på att gå ett litet steg till – ett steg för att minska bullret. Det hade vi hoppats på.

Plan- och bygglagens formulering är: En bebyggelse får inte vara olämplig med hänsyn till människors hälsa. Den byts nu ut mot en formulering från miljöbalken: Det får inte finnas risk för olägenhet för människors hälsa. Om man jämför de formuleringarna och den praxis som finns borde det i praktiken innebära en viss skärpning av tillåtna bullernivåer där bostäder kan byggas. Det borde det kunna innebära.

Tyvärr väljer dock regeringen att samtidigt begränsa möjligheterna att vidta åtgärder mot höga bullernivåer genom att tillsynen enligt miljöbalken inte får samma självständiga ställning som den tidigare har haft. Möjligheten att förbjuda eller att förelägga om att vidta åtgärder minskar

i praktiken när beslutet i planbeskrivningen utgår från samma formulering som i miljöbalken. Det finns inget utrymme för en annan tolkning, till exempel i en domstol.

Från Miljöpartiets sida hade vi gärna sett att regeringen, alternativt utskottsmajoriteten, i sina texter hade fångat upp de senaste kunskaperna när det gäller risker med höga bullernivåer för att på så vis skapa förutsättningar för handläggare, myndigheter och domstolar att göra en modernare tolkning av just begreppet olägenhet. Det hade varit ett ganska enkelt sätt för regeringen att flytta fram positionerna på bullerområdet en aning.

Vår förhoppning var därför inte att samordningen skulle leda till att man enligt det nya regelverket tillåter bostadsbyggande där det med dagens regler inte är möjligt. Vår förhoppning var den omvända, att förändringarna i stället skulle leda till skärpta bullerkrav så att bostadsbyggandet skulle möjliggöras på de ställen där det inte går att bygga i dag genom att man skärper kraven på hälsofarliga miljöer. Men så blev det alltså inte.

Nu uppfattas regeringens förslag i stället som att man har valt att anpassa kraven till den ohälsosamma bullernivå som vi lever med i stället för att skärpa hälsoambitionerna. Vi tycker från Miljöpartiets sida att det är en rätt allvarlig plump i protokollet, vilket vi vill markera genom den första av våra två reservationer i betänkandet.

Herr talman! Mot bakgrund av de lagändringar som regeringen föreslår är det dessutom rätt svårt att förstå varför man från regeringens sida väljer att besluta att föreskrifterna ska ange riktvärden för buller i stället för gränsvärden.

Skillnaden är att gränsvärden inte får överskridas, och genom att de har just den egenskapen fungerar de bra vid tvister. Riktvärden är däremot någonting väldigt otydligt, eftersom riktvärden är någonting som man strävar efter att uppnå men inte behöver lyckas nå. Vad är ett riktvärde värt i en domstol?

I praktiken menar vi att regeringens förslag i sin helhet, med de förändringar som föreslås av lagteknisk art i kombination med att regeringen inte vill ha gränsvärden utan föreslår riktvärden, innebär att bullerskyddet tar tydliga steg i fel riktning.

Nu var vi där igen med riktningen av det politiska beslutet. Det som började så bra med en förenkling och ett förtydligande, som vi i Miljöpartiet gillar, landade till slut i en försvagning av folkhälsointresset som måste betraktas som ett steg bakåt. Ett steg framåt och ett steg bakåt – det är bra att det inte är ett steg framåt och två steg bakåt. Så där kan man beskriva regeringens politik enligt detta förslag.

Miljöpartiets roll har så här långt varit att vara den där blåslampan som ligger på för att lagstiftningsförslagen ska bli bättre. I det här fallet är vårt förslag, enligt reservation 2, att riksdagen ska besluta att uppdra åt regeringen att återkomma med ett förslag till regelverk som innebär gränsvärden för buller och att de dessutom anpassas till de nya kunskaperna om bullers betydelse även för hjärt-kärlsjukdomar och inte bara för stress.

Vi menar att om regeringen hade haft ambitionen att göra det här lite bredare hade det varit fullt möjligt.

Självklart står vi i Miljöpartiet bakom båda våra reservationer i detta betänkande, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 2.

Anf. 124 MARKUS WIECHEL (SD):

Herr talman! Jag bor i Norrköping. År 2007 flyttade jag dit efter sex år i USA. Jag hade då knappt satt min fot där, utan det blev till stor del ett spontant val av studieort.

Att jag började studera vid filialen till Linköpings universitet berodde kanske främst på en sak: På den tiden fanns det en bostadsgaranti. Den bostadsgarantin finns inte längre. Hade det varit i dag hade det säkert blivit en annan studieort.

Norrköping är som bekant en gammal industristad. Där finns en hamn och en flygplats. E4:an går förbi där. Det finns goda tågförbindelser till både Stockholm och Malmö. Det är helt enkelt en stad som har all potential att växa. Filialen till Linköpings universitet, Campus Norrköping, växer. Allt fler kurser flyttas till Norrköping.

Trots detta finns det ett stort problem, och det är att efterfrågan på bostäder är så stor att de inte längre kan erbjuda en bostadsgaranti. Dagens restriktioner förhindrar till stor del att man bygger mer. Varför det? Jo, det finns som sagt bland annat en flygplats där.

Av den anledningen är dagens debatt väldigt viktig. Det är just detta som gör att jag känner igen allvaret hos två motionärer – de kommer från två helt andra partier – som båda kommer från Linköping. Det är också en stad med en flygplats. De beskriver en verklighet som finns runt om i landet.

Frågan om buller är närmare bestämt mycket viktig, och det finns egentligen inget skäl att inte sträcka sig över partigränserna för att få till bättre regler som möjliggör välplanerade bostadsområden runt om i landet, där det krävs ett större bostadsbyggande.

Herr talman! Jag anser att den nuvarande tillämpningen av riktvärden för buller från flygtrafik medför orimliga restriktioner. Det drabbar bostadsbyggandet i flera städer, och precis som motionärerna redogör för är Linköping en av dem.

Riktvärdena är i dag inte rättsligt bindande. Både Boverket och Naturvårdsverket har gjort olika bedömningar av hur riktvärdena ska tillämpas, vilket således skapar en stor oklarhet. Av den anledningen behöver regelverket när det gäller flygbuller samordnas bättre.

I regeringens proposition föreslås ändringar i plan- och bygglagen och i miljöbalken. Det är ändringar som är ett steg i rätt riktning. Samordningen av reglerna i plan- och bygglagen och i miljöbalken blir med det liggande förslaget lite bättre för att underlätta planering och byggande av bostäder i utsatta miljöer.

Likaså är det bra att regeringen avser att meddela föreskrifter med riktvärden för flygbuller. Vid arbetet med en författningsreglering bör regeringen utgå från de riktvärden som finns i Boverkets allmänna råd om lokalisering av bostäder i områden utsatta för just flygbuller.

Herr talman! Krav på buller ska inte skilja sig beroende på vilken källan är. Det är min övertygelse att kraven ska regleras i samma författning. Det finns otroligt mycket att göra på den här fronten, så även om det är sista gången vi debatterar frågan under den här mandatperioden

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Samordnad prövning
av buller enligt miljö-
balken och plan- och
bygglagen*

hoppas jag att debatten kan fortsätta – om inte annat under nästkommande år, även om det då kan vara en annan regering som sitter.

Avslutningsvis vill jag yrka bifall till reservation 3.

Anf. 125 AMINEH KAKABAVEH (V):

Herr talman! Vi i Vänsterpartiet anser att denna proposition präglas av en helt omodern syn på bullerfrågorna och särskilt på det dominerande trafikbullret. Vi ska helt enkelt acceptera och underordna oss ett allt hälsovådligare buller. Samtidigt blir det allt tydligare att människor behöver en tyst miljö att leva i.

Regeringen konstaterar att PBL, alltså plan- och bygglagen, står för exploateringsintresset och miljöbalken för skyddsintresset. Dessa intressen ska samordnas.

Vi tycker att skyddsintresset borde vara klart överordnat och att det också ska framgå av lagstiftningen. Det ska inte behöva vara så att människor ska må dåligt i sin boendemiljö av den illa planerade trafikmiljön.

Vi står nu inför en situation där biltrafiken i städerna måste minst halveras och hastigheterna av säkerhetsskäl också bör halveras. Flygtrafiken måste minskas, och en del flygplatser bör läggas ned. Att då anpassa sig till dagens bullersituation i stället för att tvinga fram bullerreduceringar är helt bakvänt.

Vi tycker också att de stackare som ska bo i eventuella komplementbostadshus har rätt till en hälsosam miljö där människor i lugn och ro kan sova och leva sina liv utan det buller som i dag finns i framför allt de nya områden som byggs. Där har forskning visat att flera miljoner människor dagligen utsätts för det obehagliga buller som är ohälsosamt. Det är många barn som blir stressade och mår dåligt just på grund av att detta ohälsosamma buller finns i deras närområde.

Därför tycker vi att det är väldigt viktigt att regeringen ser till att utreda den här situationen bättre och att samordna mycket bättre. Med anledning av detta vill jag yrka bifall till reservation 2.

Anf. 126 EVA BENGTSON SKOGSBERG (M):

Herr talman! För ganska precis ett år sedan var min partikollega Johan Hultberg från miljö- och jordbruksutskottet och jag på besök i Alvesta. Det är en järnvägsknut i Småland, för er som inte känner till Sveriges geografi. Där träffade vi politiker och tjänstemän i kommunen och fastighetsaktiebolaget Allbohus.

De var mycket bekymrade över att riktvärden för buller och möjligheter till avsteg från dessa inte är lika för hela landet. Undantag kan beviljas för större städer och tätorter, men dit räknas inte Alvesta. Skälet, sades det, är att på landsbygden kan man bygga på annan mark. Men även om samhället är litet vill många bo i närheten av stationen på grund av fördelarna med att kunna arbetspendla åt olika håll.

Man trodde inte att järnvägen, som var orsaken till att samhället en gång uppstod, nu skulle vara hämskon för framtida utveckling. Arbetet med projektering av nya flerfamiljshus hade kommit långt när man fick avslag. Det förvånade mycket, då det finns äldre bostäder i närheten som dessutom ligger närmare järnvägen. Nya bostäder byggs dessutom med bättre ljudisolering, men det hjälper inte om riktvärdet för buller räknar med att man ska kunna sova med öppet fönster.

I Linköping finns liknande problem, alltså svårigheter att utveckla och förtäta staden med fler efterlängtrade bostäder. Där är det flyget som sätter stopp, och det största hindret för att planera nya bostadsområden är att Boverket och Naturvårdsverket gör olika bedömningar av hur riktvärdet ska tillämpas.

Att olika myndigheter prövar tillstånden ställer också till det, då det i regelverken förordas olika nivåer på buller beroende på om det kommer från vägar eller uppstår på ett industriområde.

Det är därför glädjande att vi i morgon ska rösta igenom ett betänkande som bygger på regeringens förslag om ändringar i miljöbalken och plan- och bygglagen som syftar till förbättrad samordning för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer.

Regeringen har även gett Boverket i uppdrag att inrätta ett kansli för att kunna tillgodose det behov av information och utbildning som kan uppstå på grund av förslagen i propositionen och därmed främja en enhetligare och effektivare tillämpning av plan- och bygglagen.

Jag vill även poängtera att i samband med att en författningsreglering av riktvärden övervägs kommer regeringen noga att bedöma och beakta hälsokonsekvenserna och se till behovet av hälsosamma boendemiljöer.

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på motionerna. Några av motionerna berör just problematiken i Linköping, och eftersom samordningen mellan myndigheterna nu blir tillgodosedd finns inget behov av ett tillkännagivande.

Avslutningsvis, herr talman: Detta är med största sannolikhet min sista debatt här i kammaren, för jag vågar inte hoppas på att Kalmarlänsborna kryssar in mig en gång till. Men vi har visserligen den äldsta befolkningen i landet – jag tror att mer än en tredjedel är pensionärer – så förhoppningen finns att de vill se fler 60-plussare i riksdagen. Då kommer jag tillbaka!

Det har varit mycket intressanta och lärorika år som jag med glädje kommer att se tillbaka på. Framför allt är jag glad över alla fina vänner, kolleger och tjänstemän som jag har haft förmånen att lära känna. Jag kommer att sakna er. Tack för mig!
(Applåder)

Anf. 127 NINA LUNDSTRÖM (FP):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationerna.

Ja, dagens debatt handlar om ytterligare en proposition för att minska hindren för bostadsbyggandet. Bostadsbyggandets hinderbana blir av med ytterligare ett hinder. Vi vet ju från många kommuner i olika delar av landet hur tolkningarna kring buller och bullerregler hämmar bostadsbyggandet.

Regelverken för buller är ett allvarligt hinder för bostadsbyggande. Det svarade majoriteten av de tillfrågade kommunerna i en enkät som Sveriges Kommuner och Landsting gjorde. Kommunerna har mycket svårt att förtäta städer och tätorter där många vill bo. Detaljplaner kommer inte till byggstart. Problemen är störst i de kommuner där det behöver byggas mest. Stränga riktvärden är ett problem.

Ett annat problem är att myndigheter har motsägelsefulla regelverk. Som läget är i dag tvingas många kommuner att planera för nya bostäder i mindre attraktiva lägen utanför städerna.

Att bygga tätt ger flera miljömässiga vinster: Fler kan åka med kollektivtrafik eller cykla, och färre behöver ta bilen till jobbet. Bullret minskar. Låt mig ta några exempel.

Linköping har redan nämnts, men jag vill också ta upp Linköping och har också varit på besök där. Det är en universitetsstad som verkligen behöver ett ökat bostadsbyggande. Saabs provflygningar har medfört att ett stort antal planer har överklagats. I dag är det ungefär 1 000 lägenheter som finns i detaljplaner men som inte får byggstart på grund av överklagade detaljplaner. Antalet växer dessutom. Verksamhetsutövaren överklagar planer för nya bostäder eftersom företaget inte vill riskera att ansvarig myndighet i en senare prövning inskränker dess verksamhet.

Ett annat exempel är Helsingborg. När en lastbil kör på vägar i Helsingborg klassas motorljudet som trafikbuller. Den som vill bygga bostäder intill vägarna behöver anpassa sig till Boverkets regelverk. Detta är möjligt att leva upp till tack vare modern byggteknik. Men när samma lastbil kör in på hamnområdet klassas motorljudet i stället som industribuller. Då gäller ett annat regelverk.

Helsingborgs stad har byggplaner för tusentals bostäder, men kraven riskerar att försvåra eller förhindra projekten. Reglerna omfattar även färjetrafik. Där är Stockholm ett exempel. Trots att färjor oftast låter mindre än biltrafiken är de ett större hinder, vilket påverkar Stockholms stad.

Exemplen är många. När Sveriges kommuner och landsting i en enkätundersökning frågade de kommuner som har byggt fler än 1 000 bostäder sedan år 2002 hur de ser på förutsättningarna, kunde man konstatera att tre av fyra kommuner anser att regelverken för buller är ett allvarligt hinder för bostadsbyggandet. Inte minst gäller det byggandet av små lägenheter för unga, studenter och singelhushåll.

Jag noterade i en rapport från Länsstyrelsen i Dalarna att även där finns kommuner som anger bullerregler som ett hinder.

Nej, vi väntar oss inte applåder från Miljöpartiet. Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill avslå propositionen, hela förslaget. Det är beklagligt. Man vill avslå förslag om att samordna lagstiftningarna för att hitta lösningar för bullerreglernas inverkan på bostadsbyggandet. Det är intressant.

En miljöpartist i byggnadsnämnden i Göteborg uttalade i Sveriges Radio i januari i år att hon vill att regeringen ser över regelverket för bullernivåer. Det är enligt henne olyckligt att länsstyrelsen överklagar detaljplaner för nya bostäder utifrån olika krav på lägsta bullernivå. Systemet ska enligt henne vara enhetligt. Det säger Miljöpartiet i Göteborg.

Min fråga till Miljöpartiet i riksdagen är: Om ni vinner valet, kommer ni då i riksdagen att kräva att era koalitionspartner stoppar möjligheten att samordna bullerreglerna för att möjliggöra bostadsbyggande?

Herr talman! Ingen här i riksdagen vill ge förutsättningar för bullriga inomhusmiljöer. Att ändra på regelverket handlar inte om att skapa dåliga inomhusmiljöer, tvärtom. Med dagens teknik går det att bygga betydligt bättre inomhusmiljöer än vad många befintliga hus har i dag.

Problemet är att det finns två lagstiftningar som inte har varit samordnade, plan- och bygglagen och miljöbalken, samt definitioner. I dag råder osäkerhet.

Att det görs olika bedömningar av vad som är acceptabla bullernivåer bidrar till att skapa osäkerhet. Om bebyggelse möjliggörs genom kommunens beslut enligt PBL är det inte säkert att den bedöms lämplig vid en eventuell tillsyn utifrån miljöbalken. På motsvarande sätt kan de skilda bedömningarna skapa en osäkerhet om villkoren för olika tillstånd enligt miljöbalken. De nuvarande skillnaderna vid tillämpningen drabbar såväl kommuner som fastighetsägare och verksamhetsutövare. Det är ett stort problem som måste lösas.

Herr talman! Syftet med förslagen i propositionen är att förbättra samordningen av reglerna i plan- och bygglagen och miljöbalken för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer.

Buller har många olika aspekter som vi behöver förhålla oss till. Regeringen avser att meddela föreskrifter för buller från väg- och spårtrafik samt flygbuller. Regeringen betonar att föreskrifterna behövs till skydd mot olägenhet för människors hälsa.

Motionärerna anser att regeringens förslag inte i tillräcklig utsträckning har beaktat de hälsoproblem som buller orsakar. Så är inte fallet. Ändringarna i plan- och bygglagen ska förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller vid lokalisering, utformning och placering av bostadsbyggnader.

Ändringarna innebär bland annat nya krav i plan- och bygglagen för att förebygga olägenhet för människors hälsa. Det ska också införas en definition i PBL av vad som avses med omgivningsbuller respektive vad som avses med olägenhet för människors hälsa.

Lagändringarna är avsedda att träda i kraft den 2 januari 2015. Dessutom anser regeringen att man bör överväga vilka åtgärder som kan behövas för att trygga verksamhetsutövarnas rättssäkerhet. Verksamheter kan ju drabbas av omprövningar.

Sådant är läget i några kommuner. Det finns konflikter mellan befintlig verksamhet och välbehövligt bostadsbyggande. Ska vi bygga täta städer, som är mycket bra ur klimat- och miljösynpunkt, måste vi lösa dessa konflikter. Men det anser inte Miljöpartiet och Vänsterpartiet, för man vill avslå förslagen.

Vill Miljöpartiet stoppa byggandet av klimatsmarta täta städer? Hur tänker Miljöpartiet lösa befintliga konflikter i samhällsbyggandet? Anser Miljöpartiet att det är rimligt att bostadsbyggandet stoppas även fortsättningsvis? Vi är vana vid att Miljöpartiet återkommande säger nej till förslag, senast i går när det gällde en enklare planprocess.

Herr talman! Det finns ett konkret förslag på riksdagens bord. Alliansregeringen har agerat och lagt fram ännu ett förslag. Att minska hinder och krångel innebär att man måste orka ta itu med regelverk som inte fungerar.

Miljöpartiet nöjer sig med att avstyrka förslagen, utan andra idéer och förslag. Väljarna har ett viktigt val att göra i höst: Stopp i bostadsbyggandet eller fortsatta reformer för en fungerande bostadsmarknad? Skiljelinjerna i bostadspolitiken är mycket tydliga.

(Applåder)

Herr talman! I går fick vi förmånen att höra en del långa och intressanta inlägg om en enklare planprocess. Under den debatten stod det tydligt att skiljelinjerna i bostadspolitiken står mellan å ena sidan oss som vill se till att undanröja kvarstående hinder som motverkar dem som vill bygga bostäder till en kostnad som är överkomlig för bostadskonsumenter och som leder till en fungerande bostadsmarknad där tillgången till nya bostäder ökar i hela landet, och å andra sidan dem i Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Sverigedemokraterna som på olika sätt och utan att presentera ett gemensamt alternativ motsätter sig och röstar emot kraven på ett enklare sätt att ta fram detaljplan, ett enklare antagande och möjligheter att förändra den efter genomförandetidens slut. Jag tror att det är många som har anledning att vara besvikna över Sveriges riksdag i dag: byggbranschen, förstås, men framför allt de som står utan bostad.

I dag har vi en debatt om samordnad prövning av buller. Skälet till den och till de beslut vi ska fatta är att det, som både Nina Lundström och Eva Bengtson Skogsberg var inne på, råder oklarheter vilken lagstiftning det är som gäller vid byggande av bostäder intill verksamheter som kan ge upphov till bullerstörning.

Om trafikbuller uppstår från lastbilar vid en väg är det plan- och bygglagen som gäller, men om samma lastbilar kör in i ett hamnområde är det miljöbalken som gäller eftersom det då klassas som industribuller och blir ett hinder för bostadsbyggandet. Havs- och sjönära byggande är attraktivt, och många kommuner som har möjlighet att åstadkomma det hindras från att växa därför att det finns en hamn i närheten.

I regeringens proposition förs industribuller och buller från flygplatser in i plan- och bygglagen, där det även preciseras krav på hur man vid bostadsbyggande ska förebygga olägenheter för människors hälsa vid lokalisering, placering och utformning av bostäder i sådana miljöer som kan vara och bli bullerutsatta. Det kommer också att krävas av den som vill bygga bostäder att man ska kunna redovisa bullervärden när man ansöker om bygglov eller planändring.

Det ska inte i efterhand gå att förbjuda eller införa restriktioner mot den bullrande verksamheten så länge man håller sig under de redovisade värdena. Det leder till en ökad rättssäkerhet för verksamhetsidkaren om denne kan känna sig säker på att kunna fortsätta sin verksamhet trots att det har byggts bostäder intill med stöd av plan- och bygglagen. Hållbara villkor för företag är något som skapar trygga jobb.

Grunden till alltsammans är precis den som var med förslaget om enklare planprocesser: att man ska undanröja sådant som upplevs som hinder för bostadsbyggandet samtidigt som olika intressen inte i onödan ställs emot varandra i samhällsplaneringen. Med enklare regler och en snabbare och mer förutsägbar planeringsprocess får vi fram fler bostäder till lägre kostnader.

Det är just diskrepansen mellan vad som står i plan- och bygglagen, att en bebyggelse inte får vara olämplig med hänsyn till människors hälsa, och miljöbalkens formulering, att det inte får finnas risk för olägenhet för människors hälsa, som ställer till problem och ger upphov till motstridiga tolkningar.

De mest kända exemplen har nämnts tidigare. I Helsingborg är det hamnverksamheten, och i Linköping är det flyget.

Buller kan förstås vara ett hälsoproblem. Den nya lagen sätter fokus på att man just ska förebygga och att det inte i efterhand ska råda några som helst tveksamheter om vad det är som gäller vid en bullrande verksamhet. Samtidigt måste det förutsättas att det i närheten av större vägar, industriverksamhet, till exempel en hamn, och bangårdar, som i Alvesta, bullrar en del emellanåt. Men i gengäld har man därifrån nära till jobb och till allmänna kommunikationer. Förtätning är ett ord som är på modet i samhällsplaneringen, och det är viktigt att vi med hjälp av den kan planera och bygga hållbara, gröna städer och på det sättet också främja en klimatsmart livsstil.

En otydlig lagstiftning hindrar också utveckling av studentbostäder och nya tillkommande platser på äldreboenden.

Herr talman! Jag tar därför med mig exemplet Frövi. Frövi är ett samhälle med drygt 2 500 invånare som ligger i Lindesbergs kommun. Frövi är drabbat av att ha en av våra mest kända järnvägsknutar. Där bor många av dem som i hela sitt liv har arbetat på järnvägen. Och liksom i många mindre kommuner finns det i Lindesberg en åldrande befolkning. Det är en av de 123 kommuner i landet som vi brukar säga har en svag bostadsmarknad med en vikande befolkningsutveckling.

Länsstyrelsen i Örebro län har nekat Lindesbergs kommun att bygga ut ett befintligt äldreboende i Frövi med 28 platser i ett trygghetsboende som heter Tallen. De här lägenheterna ska upplåtas som kooperativa hyresrätter. Till det har staten beviljat 4 miljoner kronor i statligt investeringsstöd. De här platserna betyder givetvis mycket för dem som står i kö för att få en plats i trygghetsboendet. När de flyttar ges också möjlighet för andra människor att flytta in i de villor som de lämnar. Men länsstyrelsen säger nej. De vill nämligen pröva planen på ett nytt trygghetsboende bara av det skälet att det när godståg passerar förbi uppstår ett buller och att det inte i den bullerutredning som är gjord går att påvisa att det finns en tyst eller bullerdämpad sida i planområdet.

Men runt omkring den här platsen finns det gott om befintliga äldre bostäder, byggda på 60- och 70-talet. Men man motsätter sig alltså nya bostäder. Man motsätter sig ett trygghetsboende.

Teoretiskt skulle det kunna vara så att en gammal järnvägare, med sin hustru eller man, skulle vilja flytta från sin villa som kanske ligger 30 meter från järnvägen till en ny bostad i hyreskooperativet Tallen. Det ligger längre ifrån men erbjuder nya bostäder i närheten av Frövi centrum med närhet till service, butiker, restauranger, järnvägsstation och kollektivtrafik.

Detta är exempel på den osäkerhet som den nuvarande lagstiftningen ger. Ett vanligt argument är annars: Lite buller får man väl tåla om man vill bo centralt. Ja, men jag är säker på att de som bor i de mindre tätorterna, som Frövi och andra orter i Lindesbergs kommun, där snart sagt vartenda samhälle påverkas av järnvägen, också kan stå ut med en omgivning som från och till bullrar lite grann.

Boverkets allmänna råd, som länsstyrelsen stöder sig på, handlar om de undantag som man kan göra främst i större städer och i deras centrala delar. Men motsvarande möjligheter finns inte om det gäller centrala

delar av småsamhällen och bruksorter. Det tycker jag, som landsbygds-
vän, får anses vara diskriminerande.

Det är oacceptabelt om det skulle utvecklas en policy där det är okej
att planera för bostäder i bullerutsatta miljöer i större städer i anslutning
till hamnar och flygplatser men är tvärstopp i småsamhällen längs vägar
och järnvägar. Den sortens krångel som drabbar landsbygden är Center-
partiet emot. Där skiljer sig vår syn på miljöpolitik från den som Miljö-
partiet har. Vi vill att landsbygden ska utvecklas, och för det krävs att
man satsar på företag, bostäder och infrastruktur.

Med den här samordningen av lagar hoppas jag såklart att Boverket
kommer att ändra sina allmänna råd från 2008 och göra det enklare för
Länsstyrelsen i Örebro län att gå Lindesbergs kommun till mötes.

Bostadsministern svarade på en skriftlig fråga den 8 januari. Då
kunde han självklart inte utlova att det här skulle ske i och med den nya
lagstiftningen, men han hänvisade till det pågående arbetet.

För Centerpartiet är det viktigt att lika villkor gäller i hela landet och
att sådana här dispenser som tidigare bara gällt storstäder och deras cent-
rum också ska kunna gälla på andra orter i landet.

Det är beklagligt att det finns partier som inte vill medverka till för-
enklingar och förbättringar av regler utan i stället tycker att vi ska hal-
vera hastigheten på våra vägar och lägga ned flygplatser och avstyrker
samordningen av lagstiftningarna. Vi får se till att de får så lite inflytande
som möjligt efter valet. Kan vi inte vara överens om det?

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på
reservationerna.

(Applåder)

Anf. 129 MARKUS WIECHEL (SD) replik:

Herr talman! Jag vill tacka Ola Johansson för ett väldigt inspirerande
anförande. Jag blir dock lite förvånad över Ola Johanssons retorik när
han tycks fokusera på de förslag från regeringens håll som vi tillsammans
med övriga i oppositionen har stoppat. Varken Ola Johansson eller, för
den delen, någon annan från Alliansens sida har ju lyft ett finger för att
försöka bilda majoritet i riksdagen för vissa förslag.

Sverigedemokraterna har sett till att flera av de förslag som regering-
en har kommit med för ett ökat bostadsbyggande också har gått igenom.
Men samtidigt krävs det en majoritet i riksdagen för att få igenom de
förslag som man har. Av den anledningen, med tanke på att vi pratar om
buller, har jag en fråga till Ola Johansson. Kan han efter valet, när det
kanske finns en annan majoritet, möjligtvis tänka sig att sätta sig ned och
prata ihop sig med andra för att få bättre regler i bullerfrågan?

Anf. 130 OLA JOHANSSON (C) replik:

Fru talman! Det var ett oväntat inlägg från Markus Wiechel. Det var
inte min avsikt att dra i gång en ny debatt om förenklingar i planproces-
serna, men jag ville ge ett exempel på en opposition som bara kan samla
sig kring en sak, och det är att säga nej.

Den kritiken tycker jag att man kan rikta likvärdigt till alla de fyra i
oppositionen ingående partierna. Att ni bildar gemensam sak för att med
olika skäl säga nej till konstruktiva och progressiva förslag som skulle
förenkla bostadsbyggandet tycker jag är en viktig signal som ni skickar

till väljarna. Det handlar om vilka partier man ska välja att rösta på om man vill skapa en regering som är handlingskraftig och som kan fortsätta den utstakade vägen, som ger förutsättningar för att stimulera bostadsföretag att investera i nya bostäder och som skapar regelförenklningar som gör att det går att inleda de här långa och komplicerade planprocesserna.

Svaret till Markus Wiechel när det gäller den saken är egentligen en uppmaning till väljarna: Rösta på Centerpartiet, Folkpartiet, Moderaterna eller Kristdemokraterna! Då kommer det här att lösa sig.

Om regeringen tillsätter 65 utredningar och lägger fram 112 förslag är det bara för läskunniga ledamöter att ta del av de utredningarna och att ta ställning till de förslagen. Det handlar om att ställa sig bakom, rösta ja eller rösta nej, som ni hittills har gjort. Välj gärna den konstruktiva vägen: att läsa, förstå och rösta ja.

Anf. 131 MARKUS WIECHEL (SD) replik:

Fru talman! Det var inte riktigt svar på frågan. Frågan var om Ola Johansson med Alliansen kan tänka sig att sätta sig ned efter valet för att bilda en majoritet i riksdagen och kanske få lite bättre bullerregler alternativt att försöka ta ansvar för de röster man har fått och försöka föra fram en bättre politik.

Jag sitter i Sveriges riksdag för att jag representerar mina väljare. Jag kan inte sitta och säga ja till regeringens förslag gång på gång. Jag säger ja till det som jag tror och hoppas att mina väljare tycker. Det är deras åsikter jag representerar och inte regeringens, och så kommer det att fortsätta att vara.

För att man ska ha en politik som fungerar långsiktigt framåt kanske man också behöver ha en majoritet i Sveriges riksdag. Där har Ola Johansson med Alliansen har misslyckats i väldigt många avseenden. Det såg vi inte minst i dag när regeringen fälldes nio gånger.

Anf. 132 OLA JOHANSSON (C) replik:

Fru talman! Det är lätt att man får hybris under riksdagsårets sista timmar. Det känns lite förmätet att utses av Markus Wiechel som en kommande regeringsbildare i egenskap av en ganska nybakad riksdagsledamot. Om herr talmannen finner det lämpligt att ge det uppdraget till mig ska jag naturligtvis nogsamt ta i övervägande hur jag som statsminister ska samla och forma en sådan majoritet. Däremot är jag ganska övertygad om att Sverigedemokraterna inte kommer att ingå i ett sådant underlag.

Anf. 133 ROLAND UTBULT (KD):

Fru talman! I dag debatterar vi *Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen*. Ett hinder för bostadsbyggande är osäkerheten om hur buller från exempelvis trafik ska hanteras vid planering och byggande av nya bostäder. Därför ändras nu miljöbalken och plan- och bygglagen så att de stämmer bättre överens med varandra. I plan- och bygglagen införs nya krav på att förebygga problem med buller som kan påverka människors hälsa vid utformningen och placeringen av bostäder. Det ställs också nya krav på redovisning av bullervärden vid planläggning och prövning av bygglov.

Den myndighet som kontrollerar buller från omgivningen vid bostäder enligt miljöbalken ska i de flesta fall inte få besluta om förbud om bullret inte överskrider de bullervärden som angetts i en planbeskrivning till en detaljplan eller i ett bygglov.

Jag ska ta upp några viktiga fakta. Enligt 2 kap. 5 § i plan- och bygglagen ska bebyggelse och byggnadsverk placeras på mark som är lämpad för det med hänsyn bland annat till människors hälsa och säkerhet och till möjligheterna att förebygga bullerstörningar. Men uttrycket "människors hälsa" definieras inte närmare i PBL.

Enligt 3 kap. 13 § i plan- och byggförordningen gäller att ett byggnadsverk för att uppfylla krav på skydd mot buller ska vara projekterat och utfört på ett sådant sätt att buller ligger på en nivå som inte medför en oacceptabel risk för dem som bor i närheten, deras hälsa och möjlighet till sömn, vila och arbete under tillfredsställande förhållanden.

PBL och miljöbalken tillämpas utifrån delvis olika perspektiv. När det gäller PBL ska allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra och åtgärder prövas utifrån lämplighetsbedömningar. När det gäller miljöbalken syftar den till att skydda människors hälsa och miljön i enskilda fall. Exploateringsintresset är mer framträdande i PBL medan skyddsintresset är mer framträdande i miljöbalken.

Då finns det naturligtvis en risk att de parallella lagstiftningarna kommer i konflikt med varandra. Trots att det finns likheter och kopplingar mellan lagarna finns det inte någon egentlig samordning i fråga om buller. De nuvarande skillnaderna vid tillämpningen av de båda regelverken kan med andra ord drabba såväl kommuner som fastighetsägare och verksamhetsutövare.

Fru talman! Det är det här som regeringen vill ändra på. Den föreslår nu ändringar i plan- och bygglagen och miljöbalken för att förbättra samordningen av regelverken i fråga om buller för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer. Det ska ställas krav på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller vid lokalisering, utformning och placering av bostadsbyggnader. Med olägenhet för människors hälsa menas en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.

Fru talman! Att reglerna för buller är ett hinder för nya bostäder har varit känt länge, och därför är regeringens initiativ väldigt efterlängtat. Det är en fråga starkt kopplad till behovet av att bygga nya bostäder. SKL, Sveriges Kommuner och Landsting, gjorde en enkät 2013 bland Sveriges kommuner. Det visade sig att det finns färdiga men outnyttjade kommunala planer på 47 000 nya bostäder. Orsaken till att ingen bygger är bland annat att statens regelverk för buller har tvingat ut planerna till mindre attraktiva lägen.

Jag vet att Nina Lundström, Ola Johansson och Eva Bengtson Skogsberg har varit inne på olika exempel ute i landet där det inte fungerat särskilt bra. Det gäller Linköping, där flygbuller är en het fråga, men inte för att invånarna klagar. De ser betydelsen av flygindustrin. Jag talade med en Linköpingsbo bara för en timma sedan om det. Det är Saab som överklagar bostadsbyggandet. Varför? Både länsstyrelsen och kommunen står bakom byggandet, men företaget vill inte riskera att Naturvårdsver-

kets inställning i en senare prövning i bullerfrågan medför väsentliga inskränkningar av deras verksamhet.

Ett annat exempel som har varit uppe här i dag men som jag ändå vill nämna och som vi ofta har diskuterat i bullerfrågan är detta. När en lastbil kör på vägar i Helsingborg klassas motorljudet som trafikbuller. Den som vill bygga bostäder intill vägarna behöver förhålla sig till Boverkets regelverk som säger att lastbilens ljud knappt får höras inne i bostaden. Detta är ett rimligt krav som oftast går att leva upp till tack vare den moderna byggtekniken.

Men när samma lastbil kör in på hamnområdet klassas motorljudet i stället som industribuller, och Naturvårdsverkets mycket strängare regelverk från 1978 börjar gälla. Bullernivån mäts dessutom inte längre inomhus, utan vid husfasaden. Enligt Naturvårdsverket ska boende kunna sitta ute med sin kaffekopp vid den sida av huset där det låter mest, även om bostaden ligger mitt i en tätort och även om det är tyst på andra sidan huset.

Fru talman! Det är sant att det byggs för lite i Sverige och har varit så under decennier. Bullerproblematiken är alltså ett av alla de hinder som gör att ambitiösa byggplaner med tusentals bostäder inte blir av. Därför är det så välkommet med regeringens förslag.

Det nya är bland annat att bedömningen ska göras utifrån medicinska eller hygieniska utgångspunkter och inte omfatta ekonomiska eller tekniska avvägningar. Regeringens förslag innebär att människors hälsa i samband med planläggning av bostäder i bullerutsatta miljöer kommer att beaktas på ett godtagbart sätt.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på motionerna.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 25 juni.)

23 § Bättre förutsättningar för gode män och förvaltare

Civilutskottets betänkande 2013/14:CU34

Bättre förutsättningar för gode män och förvaltare (prop. 2013/14:225) föredrogs.

Anf. 134 JONAS GUNNARSSON (S):

Fru talman! Vi ska debattera civilutskottets betänkande 34 *Bättre förutsättningar för gode män och förvaltare*. Jag vill börja med att yrka bifall till den gemensamma reservationen från Socialdemokraterna och Miljöpartiet, reservation nr 1.

Vi har inget direkt att invända mot regeringens förslag. Tvärtom kommer de mått och steg som föreslås tas förmodligen att lösa flera av de akuta problem och uppenbara brister som finns i dagens lagstiftning. Tyvärr kan vi dock konstatera att direktivet till den utredning som har mynnat ut i den proposition vi diskuterar i dag har varit för snävt, och utredningen kom endast att titta på kortsiktiga lösningar på riktigt akuta behov.

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Samordnad prövning
av buller enligt miljö-
balken och plan- och
bygglagen*

*Bättre förutsättningar
för gode män och
förvaltare*

Gode män och förvaltare liksom en välfungerande överförmynderverksamhet är centrala delar av välfärden. Det är instrument som ska se till att de människor som av olika anledningar inte fullt ut kan sörja för sig själva och förvaltningen av sin egendom och ekonomi får den hjälp de behöver för att deras rättigheter ska kunna tas till vara och det de äger hanteras på ett fullgott sätt.

Dagens lagstiftning har en lång historia. Redan 1924, alltså för 90 år sedan, infördes den förmyndarskapslag som dagens lagstiftning i mångt och mycket bygger på. Redan när 1924 års lag infördes kunde många av reglerna härledas så långt tillbaka som till mitten av 1700-talet. Under årens lopp har det självklart gjorts tillägg och förändringar i både stort och smått i lagstiftningen. Det som regeringen i dag föreslår är sådana förändringar.

I modern tid har den här delen av välfärden expanderat kraftigt. Andelen svåra fall har ökat, och nya målgrupper som behöver hjälp och stöttning har tillkommit. Att andelen äldre har ökat och kommer att fortsätta öka har gett och kommer att ge större utmaningar för verksamheten.

Vi ser ett ökat behov av ett samarbete i större organisationer för att lösa uppgifterna och säkerställa kvaliteten i verksamheten. Att det har blivit svårare för kommunerna att rekrytera till den här typen av uppdrag, särskilt de mer krävande, är ett välkänt faktum som måste hanteras för att människor ska kunna få det stöd och den hjälp de har rätt till. Noteras kan också att både Riksrevisionen och Justitieombudsmannen vid upprepade tillfällen har riktat kritik mot hur verksamheten bedrivs.

Även överförmyndare och ställföreträdare har under lång tid fört fram att lagstiftningen inte är utformad på ett sådant sätt att den möter de behov som måste tillgodoses för att de mest utsatta grupperna i samhället ska kunna få sina rättigheter tillgodosedda.

Jag tycker att det är synd att vi inte kan enas om att göra en sådan översyn som Miljöpartiet och Socialdemokraterna efterfrågar i reservationen. Det är många remissinstanser som har påpekat behovet av en modernisering, och jag är övertygad om att jag inte är den enda ledamot i utskottet som under olika verksamhetsbesök och träffar med intresseorganisationer har fått sig till livs de problem som i dag finns.

Jag yrkar än en gång bifall till reservation nr 1.

Fru talman! Jag vill avsluta mitt anförande i denna civilutskottets sista debatt för mandatperioden med att tacka alla kolleger i utskottet på båda sidor den politiska mittlinjen. Det har varit fyra fina och spännande år. Vi har trots våra olika politiska hemvister och trots emellanåt ganska hårda debatter här i kammaren haft det väldigt roligt och högt i tak. Jag vill också passa på att tacka personalen på vårt fantastiska utskottskansli för all den hjälp och det professionella men samtidigt hjärtliga bemötande som vi har fått. Med detta önskar jag er alla en fin sommar.

Anf. 135 JAN LINDHOLM (MP):

Fru talman! I civilutskottets betänkande 34 om bättre förutsättningar för gode män och förvaltare föreslår regeringen en rad förändringar i föräldrabalken och förändringar i sekretesslagen och patientsäkerhetslagen.

Bakgrunden är det faktum att behovet av förmyndare och gode män kraftigt har ökat under många år. Personer som av olika anledningar inte själva kan sköta sina angelägenheter – det kan gälla myndighetskontak-

ter, den egna ekonomin eller andra juridiska frågor – har rätt till stöd. I första hand beror den ökande arbetsbelastningen för verksamheten på att antalet äldre ökar och fortsätter att öka. Svårigheterna att rekrytera kompetenta gode män och ställföreträdare gör att det blir brist på dessa. Det innebär i sin tur att överförmyndarna tvingas lägga mer och mer av sin tid på rekryteringsarbete.Handledning och uppföljning blir allt svårare att hinna med.

Problemet med ställföreträdare som av olika anledning inte orkar med sina uppdrag alternativt missköter dem på något sätt har också uppmärksamats under en längre tid. Regeringens förslag innebär tydligare och förhoppningsvis bättre villkor och förutsättningar för gode män och förvaltare att utföra sina uppdrag på ett bättre sätt. Det ska bli enklare för dem att sköta sina uppdrag, men det kan också bli enklare att avsäga sig sina uppdrag. Förändrade rutiner när det gäller hantering av dödsbon ingår också i förslagen.

I bakgrunden till motiven för förändringarna ligger även det sorgliga och faktiska förhållande som vi tyvärr inte kan blunda för, att ett antal ställföreträdare grovt har missbrukat sin ställning på sina huvudmäns bekostnad. Det förekommer även att ställföreträdare har ett så stort antal huvudmän att de omöjligt kan göra ett bra arbete. Det är inte alltid på grund av girighet som sådana situationer uppstår, utan det kan även vara så att viljan att hjälpa är större än förmågan.

En del fall av missbruk av ställningen som god man eller ställföreträdare har varit så anmärkningsvärda att de har resulterat i ganska omfattande utredningar och även en del skandalartade inslag i medierna. Den typen av problem inverkar självklart även negativt på situationen för alla dem som arbetar. Inte minst påverkar det möjligheterna till rekrytering. Även det faktum att fler ensamkommande flyktingbarn kommer till Sverige och att de har rätt att få en god man förordnad så fort de kommer till Sverige för att tillvarata deras intressen belastar organisationen ganska mycket. Därför tycker vi i Miljöpartiet att det är bra att regeringen har tagit tag i frågan.

Vi har därför inte någonting att invända mot de föreslagna förändringarna, men vi anser i likhet med föregående talare att problemen är så pass omfattande att en mer genomgripande översyn av hela lagstiftningen för gode män och ställföreträdare liksom för hela överförmyndarverksamheten är nödvändig.

Miljöpartiet har därför valt att inte skriva några reservationer på många av de punkter som finns i betänkandet, där vi i och för sig har en hel del åsikter om vad som rent konkret skulle behöva göras. Vi har i stället valt att i likhet med Socialdemokraterna genom reservation 1 i betänkandet, som jag yrkar bifall till, fru talman, markera behovet av en mer omfattande förändring av lagstiftningen.

Jag tror att det egentligen råder ganska stor enighet bland de flesta partier här i riksdagen när det gäller både problembeskrivningen och alla de olika förslag till åtgärder som har förts fram i debatten. Jag utgår från att oavsett vilken regering vi har efter höstens val kommer man att fortsätta att arbeta med denna problematik på något sätt.

Fru talman! Eftersom detta förmodligen är mitt sista anförande här i riksdagens talarstol under denna mandatperiod vill jag avsluta med att tacka mina kolleger i utskottet. Jag vill tacka talmännen för det oändliga

tålamod som ni har haft, kammarpersonalen för ert arbete och utskotts-
personalen för era insatser. Jag tycker att det har varit väldigt roligt under
den här mandatperioden. Vi har haft roliga debatter.

Eftersom personvalsspärren nu är sänkt, fru talman, eftersom jag till-
hör ett parti som i huvudsak har många unga, välutbildade kvinnor som
väljare och eftersom jag har ett antal sådana som ligger bakom mig på
valsedeln i min valkrets utgår jag inte ifrån att jag kommer att stå här
nästa mandatperiod.

Jag tänkte därför avsluta med en av mina favoriter, för man vet som
sagt aldrig vad som händer i politiken när det är val. Så håll i er, ledamö-
ter av Sveriges riksdag: För övrigt anser jag att det är hög tid att riksdag-
en anslår medel för ett dubbelspår mellan Falun och Borlänge.
(Applåder)

Anf. 136 MARKUS WIECHEL (SD):

Fru talman! Det här lär vara det sista anförandet för den här mandat-
perioden även för min del. Därför skulle jag också vilja passa på och
tacka alla i utskottet och även kansliet. Det har varit roligt och lärorikt.
Men jag har inte varit med riktigt lika länge som Jan Lindholm.

Fru talman! Regeringens förslag på förändrade regler avseende gode
män och förvaltare är inte tillräckligt men ändå ett litet steg framåt från
det nuvarande regelverket. För att förstå det räcker det att se de brister
som har framkommit i medierna de senaste åren. För att systemet med
gode män och förvaltare ska fungera tillfredsställande är det nödvändigt
med ytterligare uppstramning av lagtexten i föräldrabalken.

I regeringens lagförslag står det bara att förvaltarens eller den gode
mannens lämplighet ska kontrolleras. I övrigt fastställs inga riktlinjer.
Detta anser vi sverigedemokrater vara otillräckligt. Det är nödvändigt
med en skärpt kontroll av gode män och förvaltare. Det bör alltid göras
en kontroll som innefattar mer än bara anmärkningar i belastningsregist-
ret och betalningsanmärkningar. En bedömning av gode mäns och förval-
tares personlighet ska alltid göras genom intervju, efter kriterier som reg-
eringen tillsammans med sakkunniga på området låter upprätta.

Regeringen fastställer även att utbildning ska erbjudas förvaltare och
gode män. Det är givetvis bra, men även här har man inte nått ända fram.
Sverigedemokraterna anser i stället att utbildningen för gode män och
förvaltare ska vara obligatorisk.

Fru talman! Regeringen har också föreslagit att de som har god man
eller förvaltare utsedd åt sig nästan alltid ska äga yttranderätt i frågan.
Frågan om yttranderätt är central och viktig för den som får en god man
eller förvaltare utsedd åt sig. Om samtycke föreligger blir yttranderätten
dessutom en snabb och mycket enkel procedur. Sverigedemokraterna
föreslår därför att tingsrätten när den utser god man eller förvaltare alltid
ska ge personen som verksamheten avser rätt att yttra sig utan avsteg.
Detta ska ske även i de fall då personen själv har medgett förvaltarskapet
eller själv har ansökt om förvaltarskap eller god man.

Det har framkommit att när det gäller ersättningsnivåerna har de som
är gode män för ensamkommande barn betydligt högre ersättning än
andra gode män. Även om det är ett mönster som man kan se lite här och
var i samhället finns det ingen orsak till denna skillnad. Det blir inte
heller lättare att hitta personer som vill bli gode män. Det kan tyckas vara

en självklarhet. Men när det inte är det kan jag här och nu säga att vi sverigedemokrater anser att ersättningsnivåerna ska vara jämbördiga för gode män och förvaltare oavsett vilken grupp de företräder. Regeringen bör snarast åtgärda de förhållanden som orsakar dessa orättvisa ersättningsnivåer.

Fru talman! Med de nya kraven på gode män och förvaltare och med svårigheterna att få människor att ställa upp på dessa uppdrag anser vi att höjda ersättningsnivåer är ofrånkomliga om systemet ska fungera i framtiden. Sverigedemokraterna anser därför att ersättningsnivåerna för förvaltare och gode män bör höjas. Regeringen bör införa en lagstadgad miniminivå för dessa ersättningar samt utreda om inte öronmärkta statsbidrag är en nödvändig väg för att höja ersättningsnivåerna.

Slutligen vill jag yrka bifall reservationerna 2, 4 och 7 och sedan önska alla en fantastisk sommar.

Anf. 137 MARIANNE BERG (V):

Fru talman! I detta betänkande, *Bättre förutsättningar för gode män och förvaltare*, finns en hel del bra saker och en hel del bra förbättringar. Men det betyder inte att alla, inklusive Vänsterpartiet, är helt nöjda. Det behövs mer för att det ska fungera bättre. Hundra procent är svårt att nå. Men målet måste vara att ligga nära hundra procent.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 3.

Det är positivt att kontrollen av dem som utses till ställföreträdare skärps. Men det är också viktigt att god man eller förvaltare inte utses för fler uppdrag än personen klarar av. Många överförmyndare har mer att se över i den frågan.

När det gäller utbildning av ställföreträdare anser Vänsterpartiet att man ska genomgå en obligatorisk basutbildning, en utbildning som ser likadan ut i hela landet. Vi anser att överförmyndaren ska ansvara för att gode män och förvaltare i övrigt får den utbildning som behövs för att utföra sina uppdrag. Det vore en bra början.

Alla uppdrag ser inte likadana ut. Men ett första steg mot något som kan förbättra är enligt mig en basutbildning för alla ställföreträdare. Den person som har en god man eller förvaltare har rätt att förvänta sig bästa möjliga stöd och ett respektfullt och positivt bemötande. Man ska känna sig trygg. Stora delar av livet lämnas nämligen över till någon annan.

Vänsterpartiet tycker att det är oerhört viktigt att gode män och förvaltare erbjuds denna utbildning för att de ska kunna fullfölja sina uppdrag på bästa sätt. Alliansen, regeringen, anser inte att ställföreträdare ska vara skyldiga att genomgå en basutbildning som tar sikte på grundläggande frågor om ställföreträdarskap. Vänsterpartiet anser som sagt precis det motsatta.

En basutbildning bör till exempel klargöra ställföreträdarens innebörd, det vill säga den förordnade ställföreträdarens ställning i förhållande till huvudmannen. Utbildningen bör klargöra vad en god man eller förvaltare kan och inte kan göra, vilka praktiska problem som kan uppkomma och hur dessa kan lösas och vidare hur ställföreträdarskapet ska redovisas.

Därutöver ska det erbjudas särskilda utbildningar, om så behövs, i andra frågor som uppdraget kräver. Det kan till exempel vara att någon är dement eller lider av någon form av svår psykisk eller fysisk ohälsa.

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Bättre förutsättningar
för gode män och
förvaltare*

Överförmyndaren bör ansvara för att så kallad särskild utbildning tillgodoses.

När det gäller att frånträda sitt uppdrag som god man eller förvaltare delar Vänsterpartiet regeringens uppfattning att det ska vara möjligt att lämna i förtid. Men i likhet med en hel del remissinstanser ifrågasätter vi att ett förvaltarskap ska kunna upphöra utan att den enskilde garanteras hjälp på något annat sätt. Det ska inte bli ett glapp däremellan. Därför upprepar jag, liksom i tidigare debatter, Vänsterpartiets förslag i denna fråga, nämligen att kommunerna bör ha sådan beredskap att det kan säkerställas att den enskilde får hjälp och stöd från kommunen till dess en ny ställföreträdare har utsetts. Det vore en fin backup. Den enskildes vardag skulle onekligen kännas tryggare, och det skulle underlätta på många sätt och vis.

Det är mycket positivt att huvudmannens eller kvinnans synpunkter och önskemål om vem som ska företräda henne eller honom tillmätts stor betydelse. Det är på samma sätt viktigt att den enskilde ges ökat inflytande vid valet av god man eller förvaltare. Men det är lika viktigt att den enskildes önskemål om att byta ställföreträdare verkligen respekteras. Jag vill säga att det är särskilt viktigt när en ställföreträdare är en förvaltare.

Fru talman! Under många år har en rad allvarliga fall uppmärksamats där en ställföreträdare har misskött huvudmannens eller kvinnans ekonomi eller rent ut sagt förskingrat hennes eller hans medel och där överförmyndaren brustit i sin tillsyn.

Jag har förståelse för att det på många håll är svårt att rekrytera nya gode män och förvaltare, men det är aldrig den enskilde, som allaredan är i en utsatt situation, som ska bära konsekvenserna av det inträffade. Det är definitivt inte på något sätt rimligt att en ställföreträdare som på något vis har misskött sitt uppdrag får fortsätta med detta.

Därför, fru talman, bör regeringen titta närmare på det här och återkomma till riksdagen med ett förslag som stärker huvudmannens eller kvinnans möjligheter att på ett enklare sätt byta god man eller förvaltare. Regeringen bör också titta närmare på Vänsterpartiets förslag gällande kommunernas beredskap när en sådan situation uppstår.

Fru talman! En förutsättning för att överförmyndare och överförmyndarnämnder ska kunna fullfölja sitt uppdrag på bästa sätt är att de har tillräckliga kunskaper och kompetens för det.

Det är en viktig fråga att överförmyndaren och nämndens ledamöter med ersättare får en bra utbildning, dels för att naturligtvis på bästa sätt klara de uppgifter som de har i dag, dels för att klara ut på samma bästa sätt de nya uppgifter som tillkommer enligt den senaste propositionen – som vi debatterar nu – och de uppgifter som kommer i framtiden.

De ansvariga tillsynsmyndigheterna är sju länsstyrelser. De bör bistå med råd om hur utbildningen ska läggas upp men även hur ett samarbete mellan kommuner kan organiseras för att kunskapsnivån hos överförmyndare med flera ska bli mer tillfredsställande och mer lika över landet.

I dag har vi, som sagt, sju länsstyrelser i vårt land som har tillsynsansvaret. Det är ett steg i rätt riktning, men Vänsterpartiet anser att behovet kvarstår av en central tillsyn. Ordspråket ju fler kockar desto sämre soppa passar bra in här.

Verksamheternas mycket ojämna kvalitet, som äventyrar huvudmannens eller kvinnornas likabehandling och rättssäkerhet, riskerar annars att

finnas kvar. Dessutom är det en bidragande orsak till att allmänhetens förtroende för systemet med ställföreträdande sjunker, när det uppstår allvarliga situationer.

Fru talman! Därför är det av största vikt att regeringen återkommer med förslag till hur en utbildning för överförmyndare och deras nämnder ska organiseras för att man ska säkerställa att kompetensnivån höjs.

Det är också av största vikt att regeringen tar initiativ till att samordna och följa upp länsstyrelsernas tillsyn av överförmyndare och så fort som möjligt återkommer till riksdagen med ett förslag på vilken myndighet som ska ha ansvaret.

Nu har jag några avslutande ord att säga, fru talman. Det här är med säkerhet min sista debatt i riksdagen. Jag vill uttrycka ett stort tack till alla ledamöter i utskottet. Det har varit givande att arbeta med er, och kansliets personal har varit kanonbra. Det skulle inte fungera att vara politiker om vi inte hade haft er.

Det gäller också talmännen, den personal som arbetar här i kammaren och alla kringresurser som finns. Allt har fungerat utmärkt. Jag säger tack till er alla.

Fru talman! På min fina T-shirt finns det en väldigt bra bild på vår statsminister Fredrik Reinfeldt – en man som tillsammans med övriga i Alliansen snart har kämpat i åtta år. Historiskt finns det ingen moderat eller någon annan från övriga allianspartier som har varit statsminister längre, och det finns ingen statsminister som har varit yngre än Fredrik Reinfeldt var när han tillträdde sin post 2006. Det säger jag grattis till. Det var bra jobbat!

Jag tycker om er alla, Fredrik Reinfeldt och de moderater som jag har lärt känna i civilutskottet – jag kan inte räkna upp er alla, men jag kan nämna några. Jag vill nämna Jessica, Eva, Thomas, Bino, Oskar och naturligtvis Hans Wallmark och alla andra från de övriga partierna som jag har lärt känna under mitt riksdagsuppdrag. Ni har gjort ett fantastiskt gott jobb, och det har alltid varit kul att jobba med er. Trots att jag rent politiskt inte är av samma åsikt som statsministern och hans kamrater finns det ett ”vi” och några som kan göra skillnad på sak och person – en mycket viktig egenskap i livet.

Fru talman! Nu sitter kanske någon och tror eller frågar sig om Marianne Berg är vänsterpartist eller om hon har gått och blivit moderat. Eller är hon moderat innerst inne? Jag kan lugna er alla: Nej, det är jag inte, för jag är feminist!

(Applåder)

Anf. 138 BINO DRUMMOND (M):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag till beslut. Jag vill också tacka Marianne Berg – jag börjar med det eftersom du nämnde mig vid namn. Jag tackar även dig och önskar dig ett stort lycka till i framtiden, så återkommer jag till sommarhälsningarna i slutet av anförandet.

Det handlar om bättre förutsättningar för gode män och förvaltare. Framför allt handlar det om bättre rättssäkerhet för alla som har behov av en god man eller en förvaltare.

Sedan jag blev invald i den här församlingen har jag jobbat med frågor som rör gode män och förvaltare. Det var däremot inte alls första

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Bättre förutsättningar
för gode män och
förvaltare*

gången som jag kom i kontakt med dessa frågor. Som tidigare ordförande i en socialnämnd i min hemkommun Norrtälje har jag på nära håll sett människor med ett stort behov av stöd eller hjälp för att klara sin vardag.

Det har varit människor som inte har de starkaste rösterna i samhället och som allt som oftast befinner sig i väldigt utsatta positioner. Utsatt-heten var det som alla hade gemensamt. Som politiker i den här kammaren och som politiker i alla Sveriges kommuner har vi uppdraget att se till att det ges bättre förutsättningar för människor att leva fullgoda liv.

En förutsättning för att så ska bli fallet är att det finns tillräckligt god kompetens och tillräckligt goda förutsättningar för att rekrytera gode män och förvaltare. Därför är det roligt att dagens betänkande går i mål efter att vi har jobbat med det i närmare tre år.

Om man tittar tillbaka lite grann finns det en lång tradition i Sverige – som även Jonas Gunnarsson tog upp – av att arbeta utifrån ett offentligt perspektiv med frågor som vid den tiden kanske inte handlade om gode män och förvaltare. För att generalisera kan man säga att vi har gått från ett system, där det var förhållandevis enkla och okomplicerade ärenden som kanske gällde föräldralösa barn eller assistans och hjälp till äldre, till ett otroligt komplext lapptäcke i dag. Det kan gälla frågor om långt framskriden demens eller barn och ungdomar som kommer ensamma från krig och elände.

Det måste också i sammanhanget sägas att lagstiftningen har utvecklats i takt med samhället. Det är inte, som vissa vill påskina, ett område som helt och hållet släpar efter. Tvärtom har utvärderingar och omprövningar av lagstiftningen gjorts kontinuerligt med tidsintervallet 10–15 år.

I dag får vi möjlighet att debattera och i morgon förhoppningsvis besluta om ytterligare åtgärder som tar upp de brister som har identifierats i systemet. Nu stärker vi huvudmannens inflytande och rättssäkerhet. Vi underlättar även för gode män och förvaltare, eller personer som kan tänka sig att bli gode män och förvaltare, att åta sig den typen av uppdrag.

Det är, som föregående talare har sagt, ett bra tecken att det finns en bred samsyn i kammaren vad gäller de förslag som regeringen tagit fram. Det ska också sägas att utredningen *Bättre förutsättningar för gode män och förvaltare* inte är det enda som ligger till grund för propositionen, utan man har även tagit in de relevanta delarna av den utredning som gjordes 2004, till exempel vad gäller lämplighet och utbildning.

Jag vill nämna tre saker i propositionen som är extra glädjande och som kommer att stärka huvudmännens rättssäkerhet ännu mer. Det är viktigt att se vilka lagstiftningen är till för. Ja, lagstiftningen är inte i första hand till för vare sig gode män eller förvaltare. Lagstiftningen är till för huvudmännen, för dem som är i behov av hjälp eller stöd för att kunna leva ett fullgott liv. Det är därför extra välkommet att man nu tar upp förslag som kom redan 2004 och som innebär att ställföreträdare ska vara den som huvudmannen helst vill ha. Det blir normen.

Tillsammans med en aviserad proposition om så kallade framtidsfullmakter är det ett rejält kliv framåt. Framtidsfullmakt innebär att man på förhand, redan innan behovet finns, kan namnge en person som man vill ska tillvarata ens intressen, alltså inte först när det är ett faktum att man behöver en god man eller förvaltare. Propositionen är som sagt aviserad men hinner tyvärr inte behandlas under detta riksdagsår. Den kom-

mer att ge möjlighet för människor att själva både ha och ta kontroll över sina liv. Från mitt perspektiv är det alltid bra att människor får välja och kan känna trygghet i den typen av val, även om omständigheterna i sig kan vara tuffa.

Det andra område som många gånger med rätta har kritiserats gäller bakgrundskontrollen och lämpligheten hos gode män och förvaltare. Det är frågor som jag tror måste tas på största allvar. Vi ser att det uppstår brister och att felaktigheter som begås uppmärksammas. Med regeringens förslag skärper vi bakgrundskontrollen av föreslagna gode män och förvaltare och tydliggör de krav som ska ställas. Samtidigt får kommunerna ett stort ansvar, vilket jag tycker är bra. Vi ska inte i alltför stor utsträckning detaljreglera från riksdagens kammare. Alla ärenden som rör gode män och förvaltare är unika, och då måste det finnas möjlighet till flexibilitet.

Nu vidtar vi åtgärder för att förhindra att en ställföreträdare till exempel brister i sitt uppdrag för att han eller hon har för många ärenden, vilket har påpekats. Det vore dumt att sätta en siffra på hur många uppdrag en god man eller förvaltare kan ha eftersom karaktären på uppdragen är så pass olika. Därför vore det oklokt att säga att tio eller femton uppdrag är taket. Däremot sägs i propositionen mycket tydligt att det är en faktor som ska vägas in när man gör en lämplighetsbedömning. Det är positivt och bra.

För det tredje förtydligas kravet på överförmyndaren att tillhandahålla utbildning för gode män och förvaltare. Jag delar regeringens bedömning att det inte nödvändigtvis blir bättre om man tvingar alla gode män och förvaltare att genomgå en basutbildning. Ett sådant absolut krav skulle inte göra uppdraget vare sig mer attraktivt eller lättare, eller för den delen bidra till ökade kunskaper och högre kvalitet. Tvärtom säger vi att utbildningen i högre grad måste anpassas efter de krav och behov som huvudmannen kan tänkas ha.

Att det ges specifik och relevant utbildning som är anpassad efter varje människas behov ställer höga krav på överförmyndarna, men i förlängningen garanterar det en högre kvalitet, och då kan vi också locka fler personer att ställa upp och åta sig den typen av uppdrag.

Sammanfattningsvis skulle man kunna säga att regeringen nu föreslår några av de åtgärder som ger störst och bäst effekt för att stärka ställningen för huvudmännen och framför allt stärka rättssäkerheten och kvaliteten i hela systemet med gode män och förvaltare. Genom bättre lämplighetskontroller, större möjligheter att påverka valet av god man eller förvaltare och tydligare krav på rätt kompetens kan man komma till rätta med många av de problem som brukar lyftas fram. Därför är det rimligt att man inväntar effekten av åtgärderna innan man återigen börjar se över hela systemet.

Med det vill jag passa på att önska alla en glad sommar, utan att namnge någon särskild. Det inkluderar fru talmannen, kolleger i utskottet och kanslipersonal. Glad sommar!
(Applåder)

Anf. 139 MARIANNE BERG (V) replik:

Fru talman! Du nämnde, Bino Drummond, att ni inte anser att det ska vara en tvingande basutbildning annat än vid speciella uppdrag. Vänster-

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Bättre förutsättningar
för gode män och
förvaltare*

partiet säger också ja till att man ska kunna erbjudas särskilda utbildningar om så behövs för uppdraget.

För att kunna säkerställa att man, när man tar ett sådant oerhört viktigt uppdrag, är väl förtrogen med uppdraget anser Vänsterpartiet att en basutbildning för alla vore det bästa. Naturligtvis är huvudmannen i centrum, så tänker även vi, men huvudmannen skulle kunna känna sig tryggare om han eller hon visste att man genomgått en grundutbildning.

Jag är glad att kontrollerna skärps, men jag tycker inte att det riktigt räcker. Varför motsätta sig någonting som skulle vara lika för alla ställföreträdare?

Anf. 140 BINO DRUMMOND (M) replik:

Fru talman! Jag får börja med att säga att när inte många moderater är närvarande i kammaren är det trevligt att ha sällskap av Fredrik Reinfeldt, om än bara som bild på en tröja. Även Eva Bengtson Skogsberg är närvarande.

Ja, Marianne, du har rätt. Vi är överens om att utbildning i sig är viktigt. Jag tror inte att vi nödvändigtvis i den här kammaren ska detaljreglera exakt hur överförmyndarna ska utforma sin verksamhet. Det är redan en ganska utsatt verksamhet, som många gånger har knappa resurser, och att ålägga dem ett så pass stort ansvar skulle inte nödvändigtvis höja kvaliteten. Om det är en helt oprövad god man eller förvaltare är lagstiftningen väldigt tydlig med att man måste erbjuda utbildning så att gode mannen eller förvaltaren kan höja sin kunskapsnivå till att omfatta det mest grundläggande.

Om vi tänker oss en jurist måste vi kunna anta att han eller hon har de kunskaper som uppdraget kräver. Jag tror att det är klokare att fokusera utbildningsinsatserna dit där de behövs i stället för att tvinga alla att genomgå en basutbildning där de kanske redan har kompetens. Vi behöver lägga mer fokus på utbildningar som ser till att de specifika krav som varje enskilt uppdrag ställer uppfylls, i stället för att generalisera en utbildning.

När det gäller kontrollen tror jag att man även där måste vara medveten om att alla fall är unika. Jag tror inte att man nödvändigtvis ska motsätta sig mer kontroll. Däremot är det viktigt att överförmyndarna får möjlighet till flexibilitet utifrån den bedömning de gör.

Anf. 141 MARIANNE BERG (V) replik:

Fru talman! Vi ser olika på det. Jag tror att en basutbildning är bra i första hand för huvudmannen men också för ställföreträdarna. Då får den typen av uppdrag högre status.

Det var lite roligt att du nämnde juristerna, Bino, för i propositionen nämns att advokater kanske inte behöver basutbildningen. Jag ställer mig mycket undrande inför det, för det är inte säkert att en jurist klarar uppdraget bättre än en som jobbar inom hemtjänsten eller sitter i kassan på Ica. Jag tycker att man där gör ganska stor skillnad. I stället borde alla genomgå den utbildningen. Bara för att man råkar ha en juristutbildning är man inte mer trovärdig och har större människokännedom samt kan hantera människor bättre. Det kan vara ganska krävande.

Därför vidhåller jag att en basutbildning bör vara för alla, oavsett om man är jurist eller sitter i kassan på Ica.

Anf. 142 BINO DRUMMOND (M) replik:

Fru talman! Vi verkar vara hyfsat överens om att vi inte är överens på den här punkten. Det må vara gott så. Jag vidhåller att jag tror att det är bättre att spendera resurserna hos en redan ansträngd verksamhet på att säkerställa att man har den spetskompetens som kan behövas för unika och speciella fall. I övrigt har överförmyndaren ett uppdrag att säkerställa att kompetensen finns. Det exkluderar inte att man har en basutbildning för dem som man anser behöver det. Sveriges Kommuner och Landsting och många intresseföreningar erbjuder också väldigt goda utbildningar.

Vi kommer nog inte så mycket längre i denna debatt just nu. Men återigen: Tack för Fredriks sällskap!

Anf. 143 NINA LUNDSTRÖM (FP):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationerna.

Fru talman! De här frågorna engagerar väldigt många i Folkpartiet. Det är ett viktigt uppdrag att vara god man eller förvaltare. Många gånger är det avgörande för att enskilda personer som har behov av hjälp ska få sina rättigheter tillgodosedda. Systemet bygger på att enskilda personer ska åta sig uppdrag som god man eller förvaltare. Detta handlar om att göra en viktig insats för en medmänniska. Det är därför en angelägen uppgift för samhället att säkerställa att det finns personer som vill åta sig uppdrag som god man eller förvaltare och ägna uppgiften både tid och kraft.

Fru talman! I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition *Bättre förutsättningar för gode män och förvaltare* samt tre motioner som väckts med anledning av propositionen.

De senaste åren har fokus legat på att identifiera de områden där lagstiftningen är oklar eller inte motsvarar de krav som kan ställas på en modern verksamhet. Det nya är att den enskilda individens möjlighet att påverka vem som ska förordnas som ställföreträdare stärks. Även överförmyndarens och domstolens kontroll av den som föreslås bli förordnad stärks.

Den person som den enskilde föreslår ska utses om han eller hon uppfyller lämplighetskraven och vill åta sig uppdraget. Det innebär inte att domstolen eller överförmyndaren får ställa lägre krav i fråga om lämplighet när den enskilde själv har föreslagit en viss person.

Regeringen bereder även frågan om framtidsfullmakter. En sådan fullmakt innebär att en enskild person kan välja en person som ska företräda honom eller henne om den enskilde senare i livet blir oförmögen att fatta beslut. En promemoria med förslag om framtidsfullmakter har tagits fram på uppdrag av Justitiedepartementet. Det här tycker vi i Folkpartiet är en angelägen fråga som är viktig att följa.

Om någon person på grund av sjukdom, psykisk störning, försvagat hälsotillstånd eller liknande behöver hjälp med att bevaka sin rätt, förvalta sin egendom eller sörja för sin person kan rätten besluta att anordna godmanskap för honom eller henne. Ett sådant beslut får inte meddelas utan samtycke, om inte den enskildes tillstånd hindrar att hans eller hennes mening inhämtas.

Om någon inte kan ta hand om sig själv eller sin egendom får rätten besluta att anordna förvaltarskap för honom eller henne. Förvaltarskap

får dock inte ordnas om det är tillräckligt att godmanskap anordnas eller att den enskilde får hjälp på något annat sätt.

Den person som utses ska vara rättrådig, erfaren och i övrigt lämplig. Förutom att vara allmänt lämplig ska man även bedömas vara lämplig för det aktuella uppdraget. Det är viktigt att den enskildes synpunkter på vem som ska företräda honom eller henne ska ha stor betydelse.

Fru talman! Det finns motionsförslag om obligatorisk utbildning. Det har också Marianne Berg redogjort för här i talarstolen. Det är viktigt att ställföreträdaren har den kunskap som krävs för uppdraget. Men ställföreträdare bör inte vara skyldiga att genomgå obligatorisk utbildning, även om Marianne Berg framfört många goda argument för detta.

Ställföreträdarens kunskapsnivå kan variera i många avseenden. Ett exempel finns omnämnt i betänkandet: att en advokat normalt bör känna till de grundläggande reglerna för ställföreträdarskap och det redovisningsansvar som följer med uppdraget. Det är bara ett exempel bland många. Men självfallet ska alla erbjudas utbildning.

Fru talman! Detta är civilutskottets sista debatt här i kammaren denna mandatperiod. Jag vill också ansluta mig till alla dessa tacktal och tacka civilutskottet, dess ordförande, utskottskansliet, kammarkansliet och talmanspresidiet och önska er alla en trevlig sommar.

Jag vill speciellt tacka Vänsterpartiets Marianne Berg för stark integritet och många kloka synpunkter, som vi ofta lyssnar på i utskottet, Folkpartiets Jan Ertsborn, som lämnar utskottet och riksdagen, och slutligen även Moderaternas gruppleddare i utskottet Oskar Öholm, som har gjort många viktiga insatser för oss i civilutskottet.

Jag önskar er en givande tillvaro utanför riksdagen samt tillönskar er en trevlig sommar! Jag utgår från att Marianne Berg och övriga kommer att påminna kommande ledamöter i civilutskottet om hur viktiga frågorna är och hur politiken kan utvecklas.

(Applåder)

Anf. 144 OLA JOHANSSON (C):

Fru talman! Det är inget absolut krav för en riksdagsledamot, men det är en tillgång att ha suttit i en kommunal överförmyndarnämnd. I mitt fall var det kommunstyrelsens arbetsutskott i Kungsbacka som lärde mig en del av de här sakerna. Kanske är det så att man lever med föreställningen att det är från Stieg Larssons böcker om Lisbeth Salanders värld som alla gode och för den delen onde män kommer.

På en överförmyndarnämnds dagordning hamnar den ytterst begränsade mängd ärenden som kräver dess beslut i någon form. Ofta handlar det om svårigheter att hitta en lämplig person för ett visst uppdrag som kanske är extra komplext. Det kan handla om svårigheter att få in årsräkningar. Det kan handla om behov av specifik utbildning för åtaganden som kräver speciell kompetens och är särskilt tidskrävande. I enstaka fall förekommer det anklagelser, inte sällan från huvudmannens egna anhöriga, mot förvaltare och gode män som de anser ha misskött sitt uppdrag. Inte sällan handlar missnöjet om beslut som fattats i huvudmannens intresse men som går emot och missgynnar den som klagar.

Systemet med gode män är unikt. Tack vare människors uthålliga engagemang och till stor del ideella insatser fungerar det väldigt väl. Det är svårt att se hur det skulle fungera bättre i någon annan form. Ett särskilt

ansvar för det ligger naturligtvis hos oss som har att hantera familjebalansen och annan lagstiftning, hos kommunernas överförmyndare, hos de länsstyrelser som har till uppgift att utöva tillsynen och ytterst också naturligtvis hos de människor som åtar sig det svåra och viktiga uppdraget att vara god man eller förvaltare åt en medmänniska.

Regeringens förslag grundar sig på flera utredningar. Den äldsta som jag har hittat är från 2002. Propositionen heter *Bättre förutsättningar för gode män och förvaltare* och syftar till att stärka huvudmannen, skärpa kraven på gode män och förvaltare och samtidigt underlätta deras tillvaro, särskilt när de behöver bli befriade från ett uppdrag. Det har varit ett arbete som har pågått lång tid men som nu har kommit till någon form av avstämningsspunkt. Det är inte vägs ände men ett avstamp för det fortsatta arbetet framåt. Med några undantag, främst från Vänsterpartiet och Sverigedemokraterna, råder det enighet om att det är bra förslag som borde få riksdagens godkännande.

Socialdemokraterna har haft invändningar och intar en något kryptisk inställning. Man motsätter sig inget av det som föreslås, men man vill se över lagstiftningen i dess helhet och göra den mer ändamålsenlig utifrån de behov som finns i dag.

Om jag tolkar Jonas Gunnarsson rätt menar han att det huvudsakligen fungerar bra i dag, men han är mer orolig för framtiden. Jag kan dela den oron. Kanske har också Socialdemokraterna läst för många romaner, eller så vill ni göra en markering av något slag mot regeringen. Det är inte så konstigt när det är några månader kvar till valet. Men om ni inte vill precisera mer vad invändningarna handlar om är det svårt att ta ställning till vad ni vill.

Vänsterpartiet och den förträffliga Marianne Berg – som alla har talat väl om, och jag instämmer i detta – vill ställa krav på att alla gode män och förvaltare ska erhålla någon form av obligatorisk utbildning. Det innebär något slags stegvis, successivt, överförande av ansvaret för åtagandet till kommunerna. På något annat sätt kan jag inte tolka förslagen att kommunen ska överta ansvaret till dess en ny god man utsetts. Enligt ett annat förslag ska kommunen åta sig någon form av försäkringsansvar för den gode mannens räkning.

I övrigt ligger förslaget här i linje med vad Vänsterpartiet vill, nämligen att stärka huvudmännens rättigheter och underlätta arbetet för dem som har åtagit sig det viktiga uppdraget som god man och förvaltare åt kanske en nära anhörig, en medmänniska.

Sverigedemokraterna har liknande förslag, men de vill intervensera i kommunernas ansvar och där reglera hur arvoden ska räknas ut och fördelas mellan olika uppdrag. Kanske föga förvånande skjuter de in sig på de människor som antar det viktiga uppdraget att vara god man åt ensamkommande barn och som på något sätt vill bidra till att dessa människor på flykt ska få en bra start i livet i Sverige.

De riktlinjer som styr fördelningen av arvoden kommer ursprungligen från Sveriges Kommuner och Landsting, men de beslutas ytterst av kommunerna. Kostnaden belastar ytterst huvudmannen – om denne har tillgångar. Det är en bra ordning. En reglering av detta leder i likhet med Vänsterpartiets inställning till att verksamheten successivt överförs i offentlig regi. Kanske är det en sådan utveckling Socialdemokraterna

önskar sig. Det är inte mycket vi får reda på om oppositionspartiernas avsikter. Jag ser att tendensen finns i de förslag som har lagts fram.

Fru talman! Centerpartiet står bakom en politik där civilsamhället är starkt och där människors idealism och känsla för sina medmänniskor tas till vara – men inte exploateras.

Vi vill också att kommunerna ska fatta beslut om höjda arvoden. Men att försvåra tillsättandet av gode män och förvaltare genom alltför många kontroller och omfattande krav på utbildningar tror vi på sikt kommer att undergräva systemet och åstadkomma en alltför hög tröskel för många att våga och vilja ta sig an det viktiga uppdraget.

Huvudmannen, i den mån denne är förmögen att bestämma och kommunicera sitt val, ska ha inflytande över vem som förordnas. Personens lämplighet och förmåga att utföra sitt uppdrag måste kontrolleras noga, dels för att kontrollera så att inga intressekonflikter föreligger, dels för att se till så att hen är lämplig och kan utföra uppdraget att företräda sin huvudman och verka för dennes bästa.

I uppdraget att företräda och förvalta egendom krävs ibland särskild erfarenhet. Det kan gälla att förvalta kapital eller fastigheter, det kan bero på huvudmannens egna behov eller det kan handla om en sjukdomsdiagnos där det krävs särskilda kunskaper. Demens har nämnts.

Självklart ska den som har åtagit sig ett sådant uppdrag kunna bli befriad genast om det innebär en risk för den enskildes hälsa och säkerhet. Om man till följd av egen sviktande hälsa eller dödsfall inte kan fullfölja sitt åtagande är det inte de anhörigas, de efterlevandes, uppgift att städa upp. Det måste överförmyndaren ha resurser att åta sig.

Centerpartiet tillstyrker regeringens proposition och välkomnar att det ges bättre förutsättningar för gode män och förvaltare. Det är ett bra system, men det står och faller helt och hållet med att någon vill åta sig att vara god man eller att vi kan intressera den yngre generationen för uppdraget så att inte de människor som åtar sig uppdraget dör ut tillsammans med sina huvudmän.

Många huvudmän är unga, och de behöver någon som är i samma ålder och förstår deras behov. Detta står och faller med vilka förutsättningar vi kan ge. Självklart har nivåerna på arvodena betydelse, men man måste ha i åtanke att den som står för arvodet är huvudmannen själv. Detta måste vägas emot vilken betalningsförmåga de kan förväntas ha.

Därför är det av yttersta vikt att vi ger de gode männen så goda förutsättningar som möjligt och att vi på olika sätt stöder dem som åtar sig de viktiga uppdragen med utbildning. Både för den gode mannens och huvudmannens skull är det viktigt att inte antalet uppdrag blir så många att det påverkar förmågan att ge den enskilde det stöd denne har rätt till. Förslagen här syftar till det.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationerna.

Jag vill i likhet med andra talare rikta ett särskilt tack till talmännen, till Riksdagsförvaltningen, till kammarkansliet och alla duktiga sekreterare samt till alla kolleger i civilutskottet. När man kommer in i denna lokal känner man att det är kallt, men den värme som finns mellan oss ledamöter och den hetta som vi ibland visar upp i debatterna kännetecknar inte alls temperaturen i lokalen.

Jag hoppas på ett återseende snart efter valet, och jag hoppas att ni alla får en avkopplande och skön ledighet. Tack, Veronica, för ditt ordförandeskap! Det har varit en tuff tid, och du har skött ditt uppdrag mycket väl. Tack ska du ha!
(Applåder)

Anf. 145 ROLAND UTBULT (KD):

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

Så mycket klokskap samlat i ett utskott och personifierat av Marianne Berg som hyllats här i dag! Hon är en av de modigaste politiker som jag har träffat.

Vi debatterar bättre förutsättningar för gode män och förvaltare. Det är ett mycket viktigt betänkande som rör många som av olika skäl lever i utsatta situationer.

Det är egentligen ett fantastiskt system vi har i Sverige. Till god man eller förvaltare ska utses en rättrådig, erfaren och i övrigt lämplig man eller kvinna. En god man eller förvaltare ska hjälpa en person som på grund av sjukdom, psykisk störning eller svag hälsa inte kan ta hand om sin egen ekonomi.

Uppdraget som god man eller förvaltare kan omfatta tre olika delar: bevaka den enskildes rätt, förvalta den enskildes egendom och sörja för den enskildes person. Vi hör att det är ett viktigt uppdrag som kräver att den som är god man eller förvaltare är lämpad för uppgiften.

Regeringen föreslår nu ändringar i föräldrabalken som innebär bland annat följande: Den person som den enskilde *önskar* bli företräd av ska i regel utses till ställföreträdare, och kontrollen av den som föreslås som ställföreträdare ska skärpas. Regeringen vill stärka den enskildes, huvudmannens, inflytande över vem som ska företräda honom eller henne. Därför föreslår regeringen att den person som den enskilde föreslår som god man eller förvaltare ska utses om han eller hon uppfyller lämplighetskraven och vill åta sig uppdraget. Dessutom ska överförmyndaren ansvara för att gode män och förvaltare erbjuds den utbildning som behövs. Det är viktigt för den som har behov av en god man eller förvaltare att ställföreträdaren har den kunskap som krävs för uppdraget.

Den som har god man eller förvaltare har också rätt att förvänta sig bästa möjliga stöd och ett gott bemötande. Ett gott bemötande av den hjälpbehövande förutsätter kunnighet, lyhördhet och empati. En ökad kunskapsnivå, till exempel kännedom om demenssjukdomar eller missbruksproblematik, ökar självklart, som nämnts tidigare, förutsättningarna för att den enskilde får ett bra bemötande.

En god man eller förvaltare har rätt att på begäran bli entledigad från sitt uppdrag. Om godmanskapet eller förvaltarskapet ska fortsätta är den gode mannen eller förvaltaren i dag skyldig att kvarstå till dess en ny god man eller förvaltare har utsetts. Utgångspunkten bör även i fortsättningen vara att en förvaltare i normalfallet ska vara skyldig att fullgöra sitt uppdrag till dess att en ersättare utsetts. Samtidigt är det rimligt att en förvaltare som åtagit sig ett frivilliguppdrag har möjlighet att i förtid frånträda sitt uppdrag om han eller hon har beaktansvärda skäl att göra det, till exempel vid hot eller våld. För att ett entledigande ska kunna ske i förtid

bör det krävas att förvaltarens bevekelsegrunder för att avsluta uppdraget väger tyngre än behovet av att det kontinuerligt finns en förvaltare.

Fru talman! Det är ett viktigt uppdrag att vara god man eller förvaltare. Många gånger är det avgörande för den enskilde som har behov av hjälp för att få sina rättigheter tillgodosedda. Systemet bygger på att enskilda personer i alla delar av samhället kan åta sig uppdrag som god man eller förvaltare och därmed göra en viktig insats för en medmänskliga.

Det finns många fördelar med det här systemet. Det är därför en angelägen uppgift för samhället att säkerställa att det finns personer som vill åta sig uppdrag som god man och förvaltare och ägna uppgiften både tid och kraft.

Det här handlar om de mest utsatta i vårt samhälle. Men det finns människor i dag som utnyttjar systemet och faktiskt lurar andra människor som är i en oerhört utsatt position. Det finns skrämmande exempel på gode män och förvaltare som utnyttjat situationen för egen vinning. Det finns de som lurat till sig miljoner från sina uppdragsgivare, alltså enskilda personer som de var satta att skydda och hjälpa. Vi hör också om personer som blivit god man för 60, 70 upp till 80 personer, till kanske ännu fler. För mig ter det sig tveksamt att man kan uppfylla sitt uppdrag på ett bra sätt med så många enskilda huvudmän. Med jämna mellanrum uppmärksammas det i olika medier. Det är uppenbart att man behöver ha en bättre kontroll.

Överförmyndaren har också en roll i sammanhanget. I många av de här fallen är det överförmyndaren som inte riktigt har koll. Den som är god man skickar en redovisning varje år. Det är inte alltid som överförmyndaren har följt upp det och kollat upp ordentligt. Så blir det fel, och systemet utnyttjas.

Jag vill till sist lyfta fram dem som jag har mött och som tagit uppdraget som god man på största allvar. Med stort hjärta fullgör man sitt uppdrag och höjer livskvaliteten för den person man hjälper. Jag har träffat sådana gode män och också personer som de hjälper. Det är både rörande och glädjande att se hur människor i utsatta situationer får växa till och leva ett fullvärdigt liv trots att de har någon form av nedsättning.

Jag skulle vilja ge en stor, varm, röd ros – det har ingenting med politisk färg att göra – till alla de gode män och förvaltare som fullgör sitt uppdrag på ett utomordentligt bra sätt.

Till sist, fru talman, vill jag ställa mig i kören här för att lovsjunga. Jag ska dock inte sjunga. Det är ett fantastiskt utskott som vi har. Jag kom in i mars 2013 och vill säga att det var fantastiskt att möta alla jätteduktiga personer och uppleva en värme. Även om vi inte alltid, som Ola sade, är överens politiskt och inte heller ska vara det, har det funnits en värme och utrymme för oss alla. Vi är en del av någonting som större än vi själva.

Jag vill tacka ordföranden Veronica Palm för ett väl genomfört arbete och vår vice ordförande Nina Lundström, naturligtvis Riksdagsförvaltningen och vårt kansli, som jag har haft väldigt mycket glädje av i processen att bli gruppleddare. Jag vill önska alla en trevlig sommar.

(Applåder)

Anf. 146 VERONICA PALM (S):

Fru talman! Då har civilutskottet avslutat mandatperiodens sista debatt. Jag vill som ordförande i utskottet, en väldigt glad och stolt ordförande, till protokollet få antecknat mitt tack till utskottets ledamöter för ett väldigt roligt arbete. Jag vill tacka kansliet för ett väldigt viktigt arbete och ett stöd i arbetet och önska er alla en riktigt bra sommar. (Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 25 juni.)

Prot. 2013/14:130
24 juni

*Bättre förutsättningar
för gode män och
förvaltare*

24 § Riksrevisionens rapport om statens hantering av riksintressen

Civilutskottets betänkande 2013/14:CU37

Riksrevisionens rapport om statens hantering av riksintressen (skr. 2013/14:211)
föredrogs.

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 25 juni.)

25 § Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Finansutskottets betänkande
2013/14:FiU20 Riktlinjer för den ekonomiska politiken

Skatteutskottets betänkande
2013/14:SkU33 Redovisning av skatteutgifter 2014

Finansutskottets betänkande
2013/14:FiU36 Uppskov till 2014/15 års riksmöte med behandlingen av vissa ärenden

26 § Anmälan om fråga för skriftligt svar

Följande fråga för skriftligt svar hade framställts:

den 23 juni

2013/14:698 Ungdomsarbetslösheten i västra Mälardalen
av *Olle Thorell* (S)
till arbetsmarknadsminister Elisabeth Svantesson (M)

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdet början till och med 10 §
anf. 29 (delvis),
av talmannen därefter till och med 10 § anf. 73 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med 16 § anf. 97,
av talmannen därefter till ajourneringen kl. 16.02,
av andre vice talmannen därefter till och med 22 § anf. 129 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

CLAES MÅRTENSSON

/Eva-Lena Ekman

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Anmälan om kompletteringsval.....	1
3 § Meddelande om skriftliga frågor.....	1
4 § Anmälan om granskningsrapport	1
5 § Ärenden för hänvisning till utskott	2
6 § Ärenden för förnyad bordläggning	2
7 § Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om en unionsrättslig ram för tullsrättsliga överträdelser och sanktioner	2
Skatteutskottets utlåtande 2013/14:SkU35	2
(Beslut fattades under 19 §.).....	2
8 § Partnerskapsöverenskommelsen	2
Näringsutskottets betänkande 2013/14:NU27	2
(Beslut fattades under 19 §.).....	2
9 § Uppskov med behandlingen av vissa ärenden	2
Näringsutskottets betänkande 2013/14:NU30	2
(Beslut fattades under 19 §.).....	2
10 § Järnvägspolitiska frågor och Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 m.m.	3
Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU19	3
Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU20	3
Anf. 1 ANDERS YGEMAN (S).....	3
Anf. 2 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M)	7
Anf. 3 ANDERS YGEMAN (S) replik	9
Anf. 4 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik	10
Anf. 5 ANDERS YGEMAN (S) replik	10
Anf. 6 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik	10
Anf. 7 STINA BERGSTRÖM (MP)	11
Anf. 8 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik	14
Anf. 9 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	15
Anf. 10 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik	15
Anf. 11 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	16
Anf. 12 LARS TYSKLIND (FP).....	16
Anf. 13 ANDERS YGEMAN (S) replik	20
Anf. 14 LARS TYSKLIND (FP) replik	21
Anf. 15 ANDERS YGEMAN (S) replik	21
Anf. 16 LARS TYSKLIND (FP) replik	22
Anf. 17 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	22
Anf. 18 LARS TYSKLIND (FP) replik	23
Anf. 19 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	23
Anf. 20 LARS TYSKLIND (FP) replik	24
Anf. 21 ANDERS ÅKESSON (C)	24
Anf. 22 ANDERS YGEMAN (S) replik	27
Anf. 23 ANDERS ÅKESSON (C) replik	27
Anf. 24 ANDERS YGEMAN (S) replik	28

Anf. 25	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	28
Anf. 26	STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	29
Anf. 27	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	29
Anf. 28	STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	29
Anf. 29	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	30
Anf. 30	TONY WIKLANDER (SD).....	30
Anf. 31	LARS TYSKLIND (FP) replik	32
Anf. 32	TONY WIKLANDER (SD) replik	32
Anf. 33	LARS TYSKLIND (FP) replik	33
Anf. 34	TONY WIKLANDER (SD) replik	33
Anf. 35	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....	33
Anf. 36	TONY WIKLANDER (SD) replik	34
Anf. 37	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....	34
Anf. 38	TONY WIKLANDER (SD) replik	35
Anf. 39	ANDERS YGEMAN (S) replik	35
Anf. 40	TONY WIKLANDER (SD) replik	35
Anf. 41	ANDERS YGEMAN (S) replik	35
Anf. 42	TONY WIKLANDER (SD) replik	36
Anf. 43	SIV HOLMA (V)	36
Anf. 44	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	39
Anf. 45	SIV HOLMA (V) replik.....	39
Anf. 46	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	40
Anf. 47	SIV HOLMA (V) replik.....	40
Anf. 48	LARS GUSTAFSSON (KD)	40
Anf. 49	MONICA GREEN (S)	42
Anf. 50	STEN BERGHEDEN (M)	44
Anf. 51	ANDERS YGEMAN (S) replik	47
Anf. 52	STEN BERGHEDEN (M) replik	47
Anf. 53	ANDERS YGEMAN (S) replik	48
Anf. 54	STEN BERGHEDEN (M) replik	48
Anf. 55	MONICA GREEN (S) replik	49
Anf. 56	STEN BERGHEDEN (M) replik	49
Anf. 57	MONICA GREEN (S) replik	50
Anf. 58	STEN BERGHEDEN (M) replik	50
Anf. 59	STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	51
Anf. 60	STEN BERGHEDEN (M) replik.....	51
Anf. 61	STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	52
Anf. 62	STEN BERGHEDEN (M) replik	52
Anf. 63	TONY WIKLANDER (SD) replik	52
Anf. 64	STEN BERGHEDEN (M) replik	53
Anf. 65	TONY WIKLANDER (SD) replik	53
Anf. 66	STEN BERGHEDEN (M) replik	53
Anf. 67	GÖRAN LINDELL (C)	53
Anf. 68	ANDERS YGEMAN (S) replik.....	55
Anf. 69	GÖRAN LINDELL (C) replik	56
Anf. 70	ANDERS YGEMAN (S) replik	56
Anf. 71	GÖRAN LINDELL (C) replik	56
Anf. 72	LOTTA FINSTORP (M).....	56
Anf. 73	STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	59

Anf. 74	LOTTA FINSTORP (M) replik.....	60	Prot. 2013/14:130
Anf. 75	STINA BERGSTRÖM (MP) replik	60	24 juni
Anf. 76	LOTTA FINSTORP (M) replik.....	61	
Anf. 77	EDWARD RIEDL (M)	61	
Anf. 78	LARS JOHANSSON (S).....	62	
Anf. 79	JESSICA ROSENCRANTZ (M)	63	
	(Beslut fattades under 19 §.).....	64	
11 §	Uppskov med behandlingen av vissa ärenden	64	
	Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU21	64	
	(Beslut fattades under 19 §.).....	64	
12 §	Taxifrågor.....	65	
	Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU18	65	
Anf. 80	LEIF PETTERSSON (S).....	65	
Anf. 81	CHRISTER AKEJ (M).....	67	
Anf. 82	LEIF PETTERSSON (S) replik.....	70	
Anf. 83	CHRISTER AKEJ (M) replik	71	
Anf. 84	LEIF PETTERSSON (S) replik.....	71	
Anf. 85	CHRISTER AKEJ (M) replik	72	
Anf. 86	ANNIKA LILLEMETS (MP)	72	
Anf. 87	LARS TYSKLIND (FP).....	74	
Anf. 88	LEIF PETTERSSON (S) replik.....	76	
Anf. 89	LARS TYSKLIND (FP) replik	76	
Anf. 90	LEIF PETTERSSON (S) replik.....	77	
Anf. 91	LARS TYSKLIND (FP) replik	77	
Anf. 92	TONY WIKLANDER (SD)	78	
Anf. 93	BENGT BERG (V)	78	
Anf. 94	MAGNUS SJÖDAHL (KD)	79	
	(Beslut fattades under 19 §.).....	82	
13 §	Statens tillsyn över skolan	82	
	Utbildningsutskottets betänkande 2013/14:UbU25	82	
	(Beslut fattades under 19 §.).....	82	
14 §	Statens kunskapsspridning till skolan.....	82	
	Utbildningsutskottets betänkande 2013/14:UbU23	82	
	(Beslut fattades under 19 §.).....	82	
15 §	Kränkning eller diskriminering i skolan	82	
	Utbildningsutskottets betänkande 2013/14:UbU24	82	
	(Beslut fattades under 19 §.).....	82	
16 §	Folkbildningsfrågor	83	
	Kulturutskottets betänkande 2013/14:KrU8	83	
Anf. 95	ANDRE VICE TALMANNEN.....	83	
Anf. 96	CHRISTINA ZEDELL (S).....	83	
Anf. 97	Statsrådet MARIA ARNHOLM (FP).....	86	
Anf. 98	CHRISTINA ZEDELL (S) replik	89	
Anf. 99	Statsrådet MARIA ARNHOLM (FP) replik	89	
Anf. 100	CHRISTINA ZEDELL (S) replik	90	
Anf. 101	Statsrådet MARIA ARNHOLM (FP) replik	90	
Anf. 102	TINA EHN (MP).....	90	
Anf. 103	MARGARETA LARSSON (SD).....	92	

Anf. 104	CHRISTINA ZEDELL (S) replik	93
Anf. 105	MARGARETA LARSSON (SD) replik	94
Anf. 106	CHRISTINA ZEDELL (S) replik	94
Anf. 107	MARGARETA LARSSON (SD) replik	94
Anf. 108	TINA EHN (MP) replik	95
Anf. 109	MARGARETA LARSSON (SD) replik	95
Anf. 110	TINA EHN (MP) replik	95
Anf. 111	MARGARETA LARSSON (SD) replik	95
	(forts. 20 §).....	95
Ajournering.....		96
Återupptagna förhandlingar		96
17 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 18 juni.....		96
	MJU27 En svensk strategi för biologisk mångfald och ekosystemtjänster	96
	MJU28 Svenska miljömål	97
	MJU25 Lag om handel med timmer och trävaror	97
18 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 23 juni.....		97
	NU22 Konkurrensbegränsande avtal om tekniköverföring – anpassning till nya EU-regler	97
	NU26 Herrelösa verk i kulturarvsinstitutionernas samlingar	97
	MJU29 Ändringar i fiskelagen	98
	SoU29 Granskning av grönbok om mobil hälsa.....	99
	UbU27 Särskilda regler för viss utbildning med musikalisk inriktning.....	99
	CU31 En enklare planprocess	99
	CU38 Uppskov med behandlingen av ärenden	100
	AU8 Bristande tillgänglighet som en form av diskriminering m.m.	101
	AU9 Insatser för vissa nyanlända invandrares etablering m.m.	102
	AU10 Subventionerade anställningar för nyanlända	103
19 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....		104
	SkU35 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om en unionsrättslig ram för tullsrättsliga överträdelse och sanktioner	104
	NU27 Partnerskapsöverenskommelsen	104
	NU30 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden	104
	TU19 Järnvägspolitiska frågor	104
	TU20 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 m.m.	105
	TU21 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden.....	106
	TU18 Taxifrågor	106
	UbU25 Statens tillsyn över skolan	107
	UbU23 Statens kunskapsspridning till skolan	107
	UbU24 Kränkning eller diskriminering i skolan	107
Ajournering.....		107
Återupptagna förhandlingar		107

20 § (forts. från 16 §) Folkbildningsfrågor (forts. KrU8).....	107
Anf. 112 LARS OHLY (V)	107
Anf. 113 MARGARETA LARSSON (SD) replik.....	111
Anf. 114 LARS OHLY (V) replik.....	111
Anf. 115 MARGARETA LARSSON (SD) replik.....	112
Anf. 116 LARS OHLY (V) replik.....	112
Anf. 117 ANNE MARIE BRODÉN (M)	113
Anf. 118 ULF NILSSON (FP)	117
Anf. 119 PER LODENIUS (C)	119
Anf. 120 LARS-AXEL NORDELL (KD).....	122
Anf. 121 BENGT BERG (V)	124
Anf. 122 TINA EHN (MP).....	126
(Beslut skulle fattas den 25 juni.)	126
21 § Nya regler för erkännande och verkställighet av	
utländska domar på civilrättens område	126
Civilutskottets betänkande 2013/14:CU27	126
(Beslut skulle fattas den 25 juni.)	126
22 § Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och	
plan- och bygglagen	127
Civilutskottets betänkande 2013/14:CU33	127
Anf. 123 JAN LINDHOLM (MP).....	127
Anf. 124 MARKUS WIECHEL (SD)	129
Anf. 125 AMINEH KAKABAVEH (V)	130
Anf. 126 EVA BENGTSON SKOGSBERG (M).....	130
Anf. 127 NINA LUNDSTRÖM (FP)	131
Anf. 128 OLA JOHANSSON (C)	134
Anf. 129 MARKUS WIECHEL (SD) replik	136
Anf. 130 OLA JOHANSSON (C) replik	136
Anf. 131 MARKUS WIECHEL (SD) replik	137
Anf. 132 OLA JOHANSSON (C) replik	137
Anf. 133 ROLAND UTBULT (KD)	137
(Beslut skulle fattas den 25 juni.)	139
23 § Bättre förutsättningar för gode män och förvaltare	139
Civilutskottets betänkande 2013/14:CU34	139
Anf. 134 JONAS GUNNARSSON (S)	139
Anf. 135 JAN LINDHOLM (MP).....	140
Anf. 136 MARKUS WIECHEL (SD)	142
Anf. 137 MARIANNE BERG (V)	143
Anf. 138 BINO DRUMMOND (M).....	145
Anf. 139 MARIANNE BERG (V) replik	147
Anf. 140 BINO DRUMMOND (M) replik.....	148
Anf. 141 MARIANNE BERG (V) replik	148
Anf. 142 BINO DRUMMOND (M) replik.....	149
Anf. 143 NINA LUNDSTRÖM (FP)	149
Anf. 144 OLA JOHANSSON (C)	150
Anf. 145 ROLAND UTBULT (KD)	153
Anf. 146 VERONICA PALM (S)	155
(Beslut skulle fattas den 25 juni.)	155

Prot. 2013/14:130
24 juni

24 § Riksrevisionens rapport om statens hantering av riksintressen	155
Civilutskottets betänkande 2013/14:CU37.....	155
(Beslut skulle fattas den 25 juni.).....	155
25 § Bordläggning.....	155
26 § Anmälan om fråga för skriftligt svar	155
27 § Kammaren åtskildes kl. 20.16.	156

Tryck: Elanders, Vällingby 2014