



1 § Justering av protokoll

Justerades protokollen för den 19, 20 och 21 september.

2 § Ledighet

Tredje vice talmannen meddelade att *Mikael Sandström* (M) ansökt om fortsatt ledighet under tiden den 5 oktober 2011–4 oktober 2012.

Kammaren biföll denna ansökan.

Tredje vice talmannen anmälde att *Metin Ataseven* (M) skulle fortsätta att tjänstgöra som ersättare för Mikael Sandström.

3 § Avsägelser

Tredje vice talmannen meddelade
att *Åsa Romson* (MP) avsagt sig uppdraget som ledamot i valberedningen,

att *Gustav Fridolin* (MP) avsagt sig uppdraget som suppleant i valberedningen och

att *Gunvor G Ericson* (MP) avsagt sig uppdraget som suppleant i valberedningen.

Kammaren biföll dessa avsägelser.

4 § Anmälan om kompletteringsval till valberedningen

Tredje vice talmannen meddelade att Miljöpartiet de grönas riksdagsgrupp på grund av uppkomna vakanser anmält Gunvor G Ericson som ledamot i valberedningen samt Esabelle Dingizian och Agneta Luttröpp som suppleanter i valberedningen.

Tredje vice talmannen förklarade valda till

ledamot i valberedningen

Gunvor G Ericson (MP)

suppleanter i valberedningen

Esabelle Dingizian (MP)

Agneta Luttröpp (MP)

5 § Utökning av antalet suppleanter i utbildningsutskottet och miljö- och jordbruksutskottet

Valberedningen hade, enligt ett till kammaren inkommet protokollsutdrag, tillstyrkt att antalet suppleanter i utbildningsutskottet och i miljö- och jordbruksutskottet skulle utökas enligt följande:

från 27 till 28 i utbildningsutskottet

från 27 till 28 i miljö- och jordbruksutskottet

Kammaren medgav dessa utökningar.

6 § Val av extra suppleanter i utbildningsutskottet och miljö- och jordbruksutskottet

Företogs val av extra suppleanter i utbildningsutskottet och miljö- och jordbruksutskottet.

Kammaren valde i enlighet med valberedningens förslag till

suppleant i utbildningsutskottet

Agneta Luttröpp (MP)

suppleant i miljö- och jordbruksutskottet

Åsa Romson (MP)

7 § Anmälan om vice ordförande i näringsutskottet

Tredje vice talmannen anmälde att *Jonas Eriksson* (MP) valts till vice ordförande i näringsutskottet från och med den 22 september.

8 § Meddelande om frågestund

Tredje vice talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 29 september kl. 14.00* skulle frågor besvaras av statsminister Fredrik Reinfeldt (M).

Tredje vice talmannen meddelade att ett meddelande om vöterings-tider till och med vecka 41 delats ut till riksdagens ledamöter.

10 § Anmälan om inkomna protokollsutdrag från utskott

Tredje vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag inkommit:
prot. 2010/11:33 för onsdagen den 14 september från socialförsäkrings-utskottet,
prot. 2011/12:1 för tisdagen den 20 september från utrikesutskottet,
prot. 2011/12:1 för torsdagen den 22 september från miljö- och jordbruksutskottet och
prot. 2011/12:1 för torsdagen den 22 september från näringsutskottet.

11 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Skrivelser
2011/12:3 till arbetsmarknadsutskottet
2011/12:6 till kulturutskottet

12 § Förnyad bordläggning

Föredrogs och bordlades åter
Civilutskottets betänkande 2011/12:CU2
Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden 2010/11: MJU27 och MJU28

13 § Svar på interpellation 2011/12:3 om miljöanpassade kostråd

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Helena Leander har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att minska den ökande miljöpåverkan från maten och i så fall vilka styrmedel jag avser att föreslå för att minska miljöbelastningen från svenskarnas livsmedelskonsumtion.

Jag vill börja med att tydliggöra att regeringen inte har stoppat arbetet med miljösmarta kostråd. Anledningen till att Sverige drog tillbaka notifikationen av Livsmedelsverkets miljösmarta matval var att omfattande omarbetningar behövdes och att dessa bedömdes göras bäst av Livsmedelsverket. Kostråden ska vara myndigheternas kostråd, inte regeringens. Därför drog regeringen tillbaka notifikationen för att låta Livsmedelsverket göra klart arbetet och ta ställning till om man vill gå fram med en ny notifiering. Livsmedelsverket har därefter fortsatt sitt arbete med livsmedlens påverkan på klimat och miljö.

Regeringens vision *Bruka utan att förbruka* innebär att naturresurserna ska användas på ett långsiktigt hållbart sätt så att de inte förbrukas. Nyttjandet ska vara miljömässigt hållbart och följa höga etiska krav. Regeringen genomför denna vision genom ett antal olika åtgärder.

Miljöfrågorna har tillmätts stor betydelse i de utmaningar som pekas ut i den senaste jordbrukspolitiska reformen, den så kallade hälsokontrollen. Genom reformen har medel flyttats från den traditionella jordbrukspolitiken till landsbygdspolitiken, där miljön är en viktig del.

Min grundsyn är att en miljömässigt väl anpassad produktion av livsmedel ger förutsättningar för en miljöanpassad konsumtion. Jordbruket påverkar vår miljö både positivt och negativt. Den stora utmaningen i miljöarbetet är att skapa bra förutsättningar för att ytterligare minska jordbrukets negativa miljöpåverkan samtidigt som vi kan maximera den redan stora nytta som jordbruket gör för att bevara odlingslandskapet och dess biologiska mångfald. Här menar jag att vi har kommit en god bit på väg i Sverige. Vi gör i dag stora insatser för en mer miljöanpassad produktion inom de miljöinriktade åtgärderna i landsbygdsprogrammet.

Som en del av regeringens formulering av strategier och etappmål i miljömålsarbetet har regeringen beslutat att tillsätta en parlamentarisk kommitté, Miljömålsberedningen. Förändrade konsumtionsmönster har stor betydelse för möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen. Regeringen presenterade i miljömålspropositionen 2010 ett generationsmål som bland annat anger att miljöpolitikens inriktning ska vara att konsumtionsmönstren av varor och tjänster orsakar så få miljö- och hälsoproblem som möjligt. Detta gäller inom och utanför Sveriges gränser. Regeringen har därmed tydligare inkluderat konsumtionsmönstrens betydelse i miljömålsarbetet.

Vi konsumenter behöver kunskap som vilar på solid grund för att kunna göra medvetna val. Detta kan våra myndigheter bistå med. Livsmedelsverket har ett sektorsansvar inom miljömålsområdet och har även beviljats särskilda medel för att arbeta med livsmedelskedjans klimatpåverkan.

Livsmedelsverket har vidare fått regeringens uppdrag att bygga upp ett nationellt kunskapscentrum med syfte att stödja och stimulera kommuner och landsting i deras arbete med att ta fram handlingsprogram för den offentliga måltiden för förskola, skola och äldreomsorg. I detta uppdrag ingår bland annat hållbara matvanor. Livsmedelsverket arbetar även för att öka konsumenternas förståelse för kopplingen mellan mat och miljö bland annat för att minska matsvinnet.

Vi, såväl producenter som konsumenter, har alla ett gemensamt ansvar för vår miljö. Det är därför viktigt att både producenter och konsumenter ges möjlighet att välja miljösmart. Här ser jag att de förutsättningar regeringen bidrar med, både gällande landsbygdsprogrammet och de andra exempel som jag nämnt, ger goda möjligheter för både miljösmart produktion och konsumtion.

Anf. 2 HELENA LEANDER (MP):

Fru talman! Jag får tacka landsbygdsministern för svaret. Sedan får jag tyvärr konstatera att Livsmedelsverket inte riktigt tycks dela landsbygdsministerns syn att regeringen inte stoppat de här kostråden. Tvärtom beklagar man detta i ett inslag i *Ekot*, och Livsmedelsverkets miljö-

strateg säger att det känns väldigt tråkigt och att det inte kommer att bli någon omnotifiering enligt deras bedömning.

Jag kan inte annat än hålla med miljöstrategen på Livsmedelsverket: Det känns väldigt tråkigt.

Enligt Naturvårdsverket har svenskarnas miljöpåverkan från den mat man äter ökat kraftigt på senare tid. En bidragande orsak kan vara de nya modedieterna, sponsrade av djurindustrin, som förespråkar stora mängder kött, ägg och mejeriprodukter men däremot ratar mer miljövänliga produkter som rotfrukter och spannmål.

I det här läget, med en ökande miljöpåverkan från maten, är det uppenbart att det behövs en större medvetenhet om hur våra matvanor påverkar miljön. Där skulle Livsmedelsverkets miljöanpassade kostråd ha en viktig funktion att fylla. Men nu verkar det alltså inte bli någonting av detta.

Jag är medveten om att EU brukar ha invändningar så fort någonting andas närproducerat. Men det här med närproducerat var trots allt bara en del i de miljöanpassade kostråd som föreslogs. Minst lika viktigt var *vad* det är för mat man äter, oavsett var den är producerad, och att minska svinnet. Det allra smartaste miljövalet enligt de föreslagna kostråden är att äta mindre kött och att välja det kött man äter med omsorg. Men det verkar som sagt inte bli så mycket med det.

Vad gör man i stället? Livsmedelsverket har ju redan i dag ett ansvar för miljö och livsmedel, som landsbygdsministern redogjorde för. Den som går in på verkets hemsida kan mycket riktigt hitta mycket värdefull information om hur olika sorters mat påverkar miljön. Men det är inte riktigt samma sak som enkla och lättkommunicerade kostråd som kan användas mer offensivt för att stödja människor som vill äta mer miljöanpassat.

I brist på offensiv information kan man naturligtvis tänka sig andra styrmedel. Förutom information brukar man prata om juridiska styrmedel, alltså lagar och regler, och ekonomiska styrmedel, som skatter, avgifter och sådant. Jag tror att varken landsbygdsministern eller jag har någon förkärlek för att förbjuda människor att äta det ena eller det andra. Däremot skulle man kanske kunna tänka sig mer av ekonomiska styrmedel för att påverka människors matvanor i mer miljövänlig riktning. Är det någonting som landsbygdsministern kan tänka sig?

Anf. 3 FINN BENGTSSON (M):

Fru talman! Jag får tacka landsbygdsministern för svaret, där det var väldigt tydligt att alliansregeringen står fast vid en miljöanpassad konsumtion och driver detta på ett klokt sätt, tycker jag, inte minst när det gäller att se till att Livsmedelsverket får göra sitt arbete för att sedan ta ställning till notifieringen.

Anledningen till att jag har engagerat mig i den här debatten är egentligen interpellantens ingång. När klimatkorkade modedietister driver upp svenskarnas klimatbelastning från maten ökar behovet av miljöanpassade kostråd, verkar vara den tes som interpellanten själv driver. Själva ordvalet får stå för interpellanten, men det här antyder någonting som jag tycker att man kan problematisera lite kring när det gäller kostråd i största allmänhet.

Prot. 2011/12:8
27 september

Svar på
interpellationer

Låt oss därför för ett ögonblick anta en annan tes när det gäller kostråd som motiverar just klimatkorkade modedietister att engagera sig i sådana, nämligen det faktum att de flesta av dessa dietinriktade kostråd – ofta till skillnad från mycket klimatforskning som inte sällan är mer tyckande än fast förankrad forskning – tillkommit efter noggrant kontrollerade medicinska vetenskapliga studier i syfte att dels förbättra folkhälsan i allmänhet, dels förbättra hälsan för särskilda riskgrupper i synnerhet och sammantaget leda till en mer välmående befolkning och fler undvikbara förtida dödsfall orsakade av osund kosthållning.

Det må vara att en hel yrkeskår, som exempelvis dietisterna inom sjukvården, kan avfärdas med att vara lättjefulla imbeciller inför det allt överordnade klimathot mot mänskligheten som Helena Leander och Miljöpartiet ser i snart sagt varje politisk fråga om till exempel dietisterna och sjukvården väljer att i första hand prioritera råd för rätt och balanserat kosthåll för hälsans skull framför vad som ibland närmast är logistiska problem för hur olika födoämnen produceras på ett klimatsmart sätt. Att värna en medmänniskas hälsa med kostråd och samtidigt värna exempelvis bästa möjliga djurhållning och att minimera skadlig miljöpåverkan vid livsmedelsproduktion är naturligtvis inte oförenliga mål vid kostrådgivning.

Interpellanten hävdar att det vid sidan av obligatoriska krav på långtgående miljöbelastningsinformation för all vår föda gärna också ska användas ekonomiska och juridiska styrmedel för att klimatanpassa livsmedelstillgången. Låt mig därför, fru talman, fråga Helena Leander dels vilka sådana ekonomiska och juridiska styrmedel hon konkret tycker att vi ska ta till, dels hur hon ser på ansvaret för att sådana styrmedel inte råkar negativt påverka livsmedelstillgångens effekter på enskildas hälsa eller på folkhälsan.

Anf. 4 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka för interpellationen. Jag tycker att det är en viktig fråga som är under diskussion i dagens interpellationsdebatt.

Några reflexioner har jag kring framställd fråga. Ett viktigt verktyg för oss som konsumenter är faktiskt att produkter märks så att vi får ett redskap för att välja bra, hälsosam men också miljöriktig och hållbart producerad mat som vi använder efter de önskemål, behov och preferenser som vi har som konsumenter. Det är ett av skälen till att jag berömmar de certifieringar, de märkningar, som ett antal organisationer har gjort för att vi som konsumenter ska kunna göra det aktiva val som jag faktiskt tycker att vi ska göra. Jag förmodar att interpellanten väl känner till att sådana numera finns, benämnda till exempel Svenskt Sigill eller Krav.

De här projekten har bedrivits med anslag bland annat från statliga potter av pengar. Skälet till att vi har anslagit pengar genom olika potter för att de här projekten ska komma i gång är att vi tycker att de är viktiga.

Vi håller också på med ett arbete för att minska svinnet av mat. Jag tycker personligen att det är alldeles förfärligt att någonstans mellan en fjärdedel och en tredjedel av den mat som produceras inte används för humankonsumtion utan många gånger blir ett miljöproblem åt andra

hållet. Detta tycker jag att vi på allt sätt måste hjälpas åt för att få bort som samhällsproblem. Det är ett problem miljömässigt. Det är ett problem ur etisk synpunkt, tycker jag, apropå att någonstans runt en miljard människor inte kan äta sig mätta alla årets dagar. Det är alldeles förfärligt. Vi måste se till att vi får bort detta.

Vad gör vi då i producentledet? Vi använder, som jag sade i mitt interpellationssvar, bland annat en stor del av det landsbygdsprogram som vi har för att stötta de miljömål vi har för att få en giftfri miljö, för att inte få någon övergödning men samtidigt behålla ett rikt odlingslandskap och ett rikt växt- och djurliv. En mycket stor del av de åtgärder som finns i vårt landsbygdsprogram används som sagt för att få fram den mat som vi behöver och samtidigt berika vår miljö och nå upp till de miljömål som vi gemensamt har satt upp bland annat här i riksdagen.

Anf. 5 HELENA LEANDER (MP):

Fru talman! Nu känner jag att debatten blir lite grann mellan mig och Finn Bengtsson i stället. Jag måste ändå få bemöta det som sägs.

Min invändning var inte mot klimatkorkade modedietister utan mot klimatkorkade modedietier, vilket jag upplever som en enorm skillnad. De här dieterna förespråkas ju sällan av dietister. Tvärtom har Dietisternas Riksförbund gått ut och verkligen varnat för långtidseffekterna av dieter med ett väldigt högt intag av protein och mättat fett, som man får om man äter väldigt mycket animalier, och sagt att det kan vara problematiskt.

Jag har väldigt stor respekt för vetenskapen om vad som är hälsosamt för oss, på samma sätt som för vetenskapen om vad som är hälsosamt för miljön. Dock är det faktiskt så att de här kostråden väldigt ofta kan samspela.

En minskad köttkonsumtion till exempel skulle vara hälsosam för både hälsa och miljö. När det gäller mindre besprutade grönsaker kan man möjligen diskutera hur stor hälsoynntan är, men det är knappast sämre för hälsan. Det måste vi ändå vara överens om. Och det är definitivt bättre för miljön. Kortare transporter har jag svårt att se skulle vara någon motsättning till hälsoråden. Jag ser tvärtom att miljöanpassade kostråd också ofta är bättre för vår hälsa.

Mot den bakgrunden menar jag fortfarande att det finns ett behov av kostråd som tar hänsyn till både hälsa och miljö, där Livsmedelsverkets kostråd skulle kunna fylla en viktig funktion. Jag tycker fortfarande att det är synd att Livsmedelsverket upplever det som att de har fått ett stopp för detta. Jag tror att de tvärtom skulle behöva regeringens tydligare stöd för att jobba vidare.

Jag tror också att det kan behövas andra styrmedel. Dock var jag ganska tydlig med, vill jag säga till Finn Bengtsson, att jag inte tror på juridiska styrmedel i form av förbud mot den ena eller andra matvaran. Möjligen kan man tänka sig att bygga vidare på de ekonomiska styrmedel vi har i dag.

Vi har till exempel i dag skatt på bekämpningsmedel för att minska besprutningen av livsmedel. Men man kan också tänka sig andra saker. Det som Livsmedelsverket lyfte fram som den viktigaste var en minskad köttkonsumtion. Där har vi i dag egentligen inga styrmedel. Köper man bensin betalar man i alla fall delvis för klimatpåverkan, men det är inte

riktigt samma sak när man köper kött. Man betalar delvis för koldioxidutsläppen från drivmedel och sådant inom framställningen men inte alls för metangas och lustgas som släpps ut vid produktionen. Där kan man tänka sig något styrmedel, men lämpligen i konsumtionsledet så att inte problemet uppstår att det bara slår mot svenska producenter.

Sedan var det frågan om de långa transporter. Det är ingen som tvingar oss att ha billiga lastbilstransporter. Tvärtom har EU uppmuntrat oss att använda kilometerskatt, alltså en form av lastbilsskatt som lastbilarna betalar utifrån hur långt de åker oavsett var de tankas. Det är en skatt som kan differentieras eftersom det råder olika förutsättningar i landet, inte minst för till exempel skogsindustrin.

Det här är en rad ekonomiska styrmedel som kan användas för att minska miljöpåverkan från människors kostval.

Jag är övertygad om att det här behöver kompletteras med information. Om det ska finnas någon chans att få acceptans för styrmedlen måste det vara klart vilka problem som finns i dag och att det här kan vara verktyg som leder mot en mer miljöanpassad livsmedelskonsumtion.

Jag lämnar Finn Bengtsson ett slag och vänder mig igen till landsbygdsministern. Kan landsbygdsministern tänka sig några fler av styrmedlen för att minska miljöpåverkan från våra livsmedelsval?

Anf. 6 FINN BENGTTSSON (M):

Fru talman! Min grundtes är att regeringen bedriver ett förtjänstfullt miljöarbete på livsmedelssidan. Jag uppskattar det miljöengagemang som Helena Leander och många miljöpartister visar. Men problemet är att i sin iver att föra in ett miljöresonemang i en kosthållning kan det smyga sig in problem, det vill säga det goda kan bli det bästa fiende. Det var därför jag frågade vilka de ekonomiska och juridiska styrmedel är som Helena Leander eventuellt efterfrågade. Nu fick vi förslag på ekonomiska styrmedel, till exempel skatt på bekämpningsmedel. Då kan man fråga sig om det inte finns en anledning till att bekämpningsmedel har tagits fram, inte bara att öka produktionen och göra produktiviteten bättre. Det kan också vara fråga om att hindra skadliga ämnen att smyga sig in i livsmedel.

Om man driver tesen för hårt att det ska finnas en miljöanpassning, så att man tänker bort att kosten blir den nyttigaste och bästa för individens hälsa, kan man hamna i problem. Jag är tillbaka igen till frågan om vilka juridiska styrmedel som det ska vara. Ska man kriminalisera ett beteende, som kanske i sin tur är viktigt för att skapa en hälsomässigt bra produkt?

Det står icke desto mindre i interpellationen ”klimatkorkade modedietter”. Det antyds inte vad detta är. Mycket är på modet. Det finns bra kost för olika riskgrupper, till exempel diabetiker eller äldre som behöver mer näring. Det antyds här att det är fråga om människor som primärt inte har den stora insikten i klimatfrågan som Helena Leander har. Det kan också vara så att man tar ett större hälsomässigt ansvar än vad Helena Leander i värsta fall inte tar. Det var min poäng.

I sitt engagemang för miljön drev i mitt landsting Miljöpartiet tesen om att ha särskilda drivmedel till ambulanserna, men de glömde bort att ambulansernas viktigaste funktion är att köra sjuka patienter till sjukhuset. Engagemanget får inte fördunklas genom att klimatfrågan drivs för långt.

Anf. 7 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Mitt svar på framställd fråga är ja. Jag är beredd att driva att vi ytterligare ska använda oss av, speciellt i andra delar av Europa, de pengar som finns och kommer att finnas i landsbygdsprogrammen i Europeiska unionen.

Jag är beredd att även fortsättningsvis driva arbetet vidare inom ramen för Matlandet Sverige. Det är viktigt att vi inom offentliga sektorn, förskolor och skolverksamhet, och den mat som serveras i de sammanhangen, lär speciellt yngre att vidta några enkla åtgärder som man kan använda sig av som barn och sedan som vuxen. Det gäller till exempel att tänka på hur man transporterar hem sina varor från butiken. Det är mycket mer klimatsmart att gå eller cykla i stället för att använda bilen för att transportera hem den ringa mängden mat som köps in till hushållet. Man ska tänka på att använda sig av produkter som är i säsong, i stället för att använda produkter som inte är i säsong.

Återigen vill jag säga att vi i första hand ska lära oss att bättre använda den mat som produceras så att vi minskar på svinnet i olika led, både i hushållen och i de led som förekommer före hushållet. Hushållet kan vara stort eller litet. Hushållet är stort om vi pratar om den offentliga sektorn, och det är viktigt där såväl som i det mindre hushållet som de flesta av oss bor i.

Jag är också beredd att driva frågorna i andra program, till exempel i europeiska sammanhang. Fiskeprogrammet är ett annat program som håller på att omarbetas. Det är alldeles förfärligt att dessa utkast av mat sker från våra fiskefartyg. Fullt användbar mat kastas tillbaka i havet i stället för att nyttjas för humankonsumtion. Fisken kan stanna kvar i haven så att den växer till sig så att den kan användas kommande säsong i stället för humankonsumtion. Jag är beredd att svara ja på den framställda frågan. Vi måste göra något åt detta, inte minst beroende på att det blir fler och fler människor på planeten som jag tycker ska kunna äta sig mätta alla årets dagar.

Anf. 8 HELENA LEANDER (MP):

Fru talman! Jag hoppas att jag kan tolka detta som att landsbygdsministern kommer att ta täten i arbetet för en lastbilsskatt, även kallad kilometerskatt. Oavsett detta är det glädjande att landsbygdsministern vill använda de verktyg som finns inom landsbygdsprogram och fiskeprogram och inte minst offentliga sektorns påverkan. Att i skolan få bra matvanor och inte minst minska svinnet är viktigt. Även där kan barnen få möta nya och spännande vegetariska rätter som ger dem som vuxna mer miljösmarta kostvanor. Det är absolut bra.

Jag tror att jag har gjort hyfsat klart, Finn Bengtsson, att jag inte heller tror på några juridiska styrmedel i form av lagar och förbud mot vad man får äta eller inte. Förutom information, som jag tycker fyller en viktig roll, är det fråga om ekonomiska styrmedel.

De modedieter jag lite slängigt pratat om är, som jag framhöll i mitt första anförande, de som bygger på en hög konsumtion av animaliska livsmedel och som undviker bland annat rotfrukter, spannmål och andra produkter som har betydligt lägre klimatpåverkan.

Prot. 2011/12:8
27 september

*Svar på
interpellationer*

Det kan finnas målkonflikter mellan miljö och hälsa i enskilda fall. Det kan säkert Finn Bengtsson hitta något exempel på. Det enda som jag fick höra nu är att om vi av miljöskäl vill använda mindre bekämpningsmedel går det ut över vår hälsa. Jag tyckte att det var ett lite dåligt exempel. Jag tror att många tvärtom hävdar att mindre användning av bekämpningsmedel i allmänhet är positivt för hälsan, i alla fall inte negativt. Jag undrar snarare vad det är för exempel Finn Bengtsson ser där miljö och hälsa står mot varandra. Jag anser att det ofta kan finnas dubbla vinster; om man äter mer nyttigt är det oftast bättre för miljön – och vice versa.

Anf. 9 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Låt mig återigen tacka för interpellationen. Det är en angelägen fråga att diskutera.

Samtidigt säger jag nej på den sist framställda frågan. Jag är inte beredd att arbeta för en kilometerskatt eller liknande straffbeskattning av verksamheter som bedrivs på de stora ytorna. Det är inte möjligt att dra fram järnväg till exempelvis mjölkgårdar som är väl spridda över vårt land, som håller landskapet öppet och som ger jobb till människor lokalt. Jag vill inte straffbeskatta den typen av aktivitet som gör att verksamheten kommer att försvinna, lika lite som jag vill straffbeskatta den viktiga skogsverksamhet som finns i alla delar av vårt land och som betyder så oerhört mycket för att liv, rörelse och andra verksamheter ska finnas över hela vårt land. Det leder inte till ett miljösmartare samhälle och en bättre miljökonsumtion av mat och matprodukter vare sig här eller någon annanstans, snarare tvärtom. Tack, fru talman, för debatten!

Överläggningen var härmed avslutad.

14 § Svar på interpellation 2011/12:9 om högkostnadsskyddet

Anf. 10 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Eva Olofsson har frågat mig vad jag avser att göra för att vuxna och barn med låga inkomster inte ska behöva avstå från läkarbesök och läkemedel av ekonomiska skäl.

Regeringen förslår i budgetpropositionen för 2012 att högkostnadsskydden för besök inom den öppna hälso- och sjukvården och läkemedel höjs. Höjningen innebär en total kostnadsökning på högst 600 kronor på ett år för de personer som når upp till de båda högkostnadsskyddens tak. I snitt beräknas dock dessa personer få betala 50 kronor per person och månad i högre avgifter. Justeringen innebär en ren indexering av högkostnadsskydden så att de motsvarar det reala värdet vid den senaste revideringen. Beloppen har varit nominellt oförändrade för läkemedel sedan 1999 och för besök i öppenvården sedan 1997 vilket har urholkat värdet på högkostnadsskydden.

En majoritet av remissinstanserna tillstyrker förslagen i departementsskrivelsen om uppdaterade högkostnadsskydd eller har inga invändningar mot dem. Det finns en förståelse för att en höjning av högkostnadsskydden föreslås efter så lång tid av oförändrade belopp. Syftet

med förslaget är att stärka hälso- och sjukvården genom att mer resurser tillförs landstingen. Det höjda fribeloppet kan även förbättra landstingens möjligheter att styra patienterna mot en ändamålsenlig vård.

De ökade intäkterna, som resultat av justerade högkostnadsskydd, stannar hos landstingen och syftar till att stärka och utveckla hälso- och sjukvården. På så sätt ska dessa intäkter komma patienterna till godo.

En viktig uppgift för regeringen är att få till stånd en avgiftsstruktur som värnar ekonomiskt utsatta grupper så att människor som behöver vård eller läkemedel inte avstår av ekonomiska skäl. Därför har en utredning tillsatts som ska se över avgiftsstrukturen för hälso- och sjukvård, läkemedel, äldre- och handikappomsorg med mera. Syftet med utredningen är att åstadkomma en struktur för avgifter och högkostnadsskydd som bland annat värnar de grupper som är mest i behov av vård eller omsorg men som också bidrar till att långsiktigt utveckla kvaliteten och effektiviteten i vården och omsorgen, styr patienten att söka vård på rätt nivå och i rätt tid, stimulerar till förebyggande och tidiga insatser och bidrar till en långsiktigt hållbar finansiering av vården och omsorgen. Uppdraget ska redovisas senast den 15 januari 2012, och efter det kommer resultatet att behandlas av regeringen.

Anf. 11 EVA OLOFSSON (V):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret.

Jag vill börja med att vara väldigt tydlig med att säga att Vänsterpartiet kommer att säga nej till denna höjning av högkostnadsskyddet för sjukvårdsbesök inom öppenvården från 900 till 1 100 kronor och höjningen av högkostnadsskyddet för läkemedel från 1 800 till 2 200 kronor. Det skulle ju gälla från och med nästa år. Vi gör det med den motiveringen att vi vet att det redan i dag, före denna höjning, finns människor som avstår från läkarbesök och mediciner som de behöver av rent ekonomiska skäl.

Socialstyrelsen, som trots allt tillstyrkte, har ett väldigt bra remissvar, som jag hoppas att statsrådet har läst. De säger så här: Höjningen kan medföra att ekonomiskt utsatta grupper avstår från vård eller läkemedel i större utsträckning än i dag. På sikt kan detta leda till större ohälsa för individen och ökade kostnader för samhället. Många av dem som är i störst behov av hälso- och sjukvård är också de mest ekonomiskt utsatta.

Regeringens förslag innebär att högkostnadsskyddet höjs med 22 procent efter att ha legat stilla ganska länge, men då blir höjningen, som sagt, lite större när man slår till.

Du och jag, Göran Hägglund, kommer inte att ha några problem att klara den här höjningen, och det gäller för ganska många svenskar som har bra ekonomi. Vi har dessutom fått fler tusenlappar i plånboken genom regeringens skattesänkningar.

Men samtidigt som realinkomsterna har ökat för många i Sverige har inkomstspridningen ökat, och det ser inte alls så ut för den tiondel i Sverige som har lägst inkomst. För dem är alltså den här ökningen 5 procent högre än vad de har fått i ökning av sin disponibla inkomst i år, som ligger bara på 17 procent.

Prot. 2011/12:8
27 september

*Svar på
interpellationer*

Den här höjningen kommer alltså att vara kännbar för de människor som redan i dag har det sämst i Sverige. Då är frågan vad man gör. Om man inte tillhör den grupp som redan behöver ekonomiskt bistånd, försörjningsstöd, kan man antingen tvingas söka det eller kanske avstå från nödvändiga läkarbesök och mediciner. Jag tror att både du och jag vet att det är många människor som inte går till socialkontoret i första taget, utan man avstår i stället.

För Vänsterpartiet är det en självklarhet att människor inte ska avstå från läkarbesök eller mediciner som de behöver av ekonomiska skäl. Jag vill återigen säga att det är anledningen till att vi säger nej till höjningen.

Det finns en motivering om att landstingets ekonomi ska stärkas. Ja, det kommer att synas i vår budget att vi gör det på andra vägar. Det enda som är bra med det här är väl att pengarna inte bara försvinner någonsans utan stannar hos landstingen. Men det finns andra vägar, till exempel genom skatter, att få pengar till att stärka landstingens ekonomi.

Ett tredje argument är styrningen. Genom att använda avgifterna ska man få människor att vända sig till rätt vårdnivå. Det finns ingen analys av om det finns bättre möjligheter att styra människor att gå dit de ska, alltså inte söka dyrare vård när det finns bättre vård som är billigare, att använda våra resurser effektivt.

Det finns många andra möjligheter, till exempel en väldigt tillgänglig primärvård och jouröppna tider i primärvården. I Lidköping hade de vårdcentral vid sjukhuset, och den försvann med vårdvalet. Information på egna språket är ett sätt. Jag tycker att Angereds sjukhus i min hemstad Göteborg är ett väldigt bra exempel. Man lägger ett lokalsjukhus där många människor bor.

Jag vill ställa frågan till statsrådet: Vad vill statsrådet göra för att dessa människor inte ska drabbas? Det finns inga sådana förslag, analyser och utredningar.

Anf. 12 FINN BENGTSSON (M):

Fru talman! Jag får tacka socialministern för ett uttömmande svar om regeringens engagemang, också det som interpellanten klokt nog lyfter upp när man problematiserar kring högkostnadsskyddets roll i sjukvården, hur de ekonomiskt svagaste grupperna ska kunna tillgodoses. Efter att man gör den här indexeringen, som är helt naturlig och som majoriteten av remissinstanserna också tillstyrker, kommer det ett svar två veckor senare i januari om hur man eventuellt kan hitta en sådan modell.

Vissa egenavgifter för vård och läkemedel är naturliga inslag i en i övrigt solidariskt finansierad sjukvård, detta för att fullt ut fria nyttigheter i alla system tenderar att överutnyttjas av en del, men inte av alla, så att det gemensamt blir dels ett överutnyttjande, dels en ökad orättvisa i fördelningen av de gemensamma välfärdsresurserna till folket. Det nämns också i socialministerns svar till interpellanten.

Högekostnadsskyddet för besök och behandling i vården är då ett lika naturligt kompensationsinstrument för att se till att dels de med störst behov, dels de med mest begränsade ekonomiska resurser ska lida så lite ekonomisk skada som möjligt vid den här typen av välfärdskonsumtion.

Trots att befolkningen genom upprepade skattesänkningar av alliansregeringen har fått mer ekonomiska resurser att röra sig med har vi haft en låg om än viss inflation. Att de här två aktuella högkostnadsskydden nu efter 12 respektive 14 år ändras från en fast nominell summa är väl helt rimligt, och remissinstanserna tillstyrker detta, som sagt. Utan en mindre justering nu riskerar de att inte motverka överutnyttjandet, och fördelningen mot ett rättvisare utnyttjande av sjukvårdens resurser skulle kunna gå förlorad.

Eftersom interpellanten nu ifrågasätter denna justering, och är tydlig med att Vänsterpartiet kommer att rösta emot detta, blir jag naturligtvis tvungen att ställa ett antal följdfrågor till henne.

Ser hon över huvud taget fördelen med egenavgifter om det finns ett högkostnadsskydd som täcker upp detta, eller ska vi helt och hållet ta bort egenavgifterna? Om vi ska avskaffa egenavgifterna, ska det bara vara för en del och i så fall för vilka, och var ska vi dra den gränsen? Det kommer alltid att bli ett gränssnitt.

Interpellanten nämner också att det finns hänvisning till tvingande försörjningsstöd på grund av de 50 kronor per månad som departementet har räknat ut blir kostnadsfördyringen efter 12 respektive 14 års latens.

Låt mig då säga att högkostnadsskyddet ofta kan utformas så att man till exempel för ensamstående med stor försörjningsbörda och många barn har en barnrabatt. Man kompenserar högkostnadsskyddet så att det inte drabbar de mest utsatta med stor försörjningsbörda, till exempel ensamstående med många barn.

Jag tror att det är just detta vi kommer att se i den kloka utredning som har tillsatts av regeringen och som kommer att landa här den 15 januari.

Därför undrar jag varför man från Vänsterpartiets sida så envist motsätter sig att göra en indexeringsjustering för att värna det goda i högkostnadsskyddet, samtidigt som man också värnar det goda i att inte ha en fri nytthet som kan komma att missbrukas, med negativa aspekter för kanske framför allt de människor som redan nu har en vettig vårdkonsumtion i förhållande till sitt behov.

Anf. 13 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Det är viktigt att från början påminna om något. Läke- medel är ofta mycket dyra. Det kostar pengar att bedriva hälso- och sjukvård. Vi har i Sverige bestämt oss för ett system där man som enskild betalar en ganska liten egen avgift.

För den egenavgiften finns det också ett tak, som totalt sett för kostnaderna inom hälso- och sjukvården innebär att egenavgifterna står för kanske 3–4 procent när det gäller besök inom hälso- och sjukvården och en större andel när det gäller läkemedel. Det är konstruerat för att skydda den enskilde – som själv inte kan styra över vad man drabbas av – för orimligt höga kostnader. Det är själva utgångspunkten.

För att ett sådant system ska fungera över tid är det viktigt att det görs justeringar. Jag tycker att de två belopp som vi nu förändrar borde ha förändrats tidigare. Som Eva Olofsson har framhållit blir det hastiga och stora kliv i förhållande till tidigare.

Därför har vi också, som Finn Bengtsson framhöll, tillsatt en utredning som ska titta på hur avgifterna kan förändras på ett annat sätt framöver som gör att de till exempel kan komma att följa kostnadsutvecklingen och att det därmed blir mer överblickbart utan så stora hopp.

Vi har ett fantastiskt fint system för detta som skyddar den enskilde för höga kostnader. Som har framhållits är det nu väldigt många år sedan det gjordes justeringar.

Man kan fråga Eva Olofsson: Om inte 13 eller 15 år räcker, hur många år är lagom i Vänsterpartiets Sverige? Ska vi över huvud taget ha några avgifter? Ska det finnas ett högkostnadsskydd? Ska det inte finnas någon egenavgift alls i det här sammanhanget? Om det ska finnas en sådan, när är det lämpligt att förändra den?

Jag inser att det för en opposition är frestande att alltid säga nej till varje förändring, eftersom man inte behöver ta hela ansvaret för att systemet ska hålla och fungera över tid.

Den förändring som nu sker handlar om att återställa till den tidigare nivån. Kanske var det rent av så att Vänsterpartiet var med och samarbetade med Socialdemokraterna när justeringarna skedde förra gången. Jag vet inte hur Vänsterpartiet röstade då. Det kan säkert Eva Olofsson upplysa om. Om det var en rimlig nivå då borde det kanske vara en rimlig nivå i dag, eftersom det blir ett återställande till samma nivå med hänsyn till penningvärdessämringen.

Det är viktigt att vi får titta på möjligheterna att styra vårdkonsumtionen bättre. Besöker man en vanlig akutmottagning säger de att de har en belastning som många gånger prövar dem svårt, men om vi som patienter – det gäller framför allt oss som är sällankonsumenter – sökt vård på rätt nivå skulle akutmottagningarna kunna fungera väldigt mycket bättre än vad de många gånger gör i dag. Om man i stället för att gå till akuten gick till sin vårdcentral hade det varit bättre.

Eva Olofsson säger att det är bra att öka tillgängligheten inom primärvården. Det är precis det vi har gjort genom vårdvalet. Vi har fått ungefär 230 nya vårdcentraler i Sverige. Men också det var Eva Olofsson emot.

Anf. 14 EVA OLOFSSON (V):

Fru talman! Jag tycker att det är intressant att fundera över vilka människor som i större utsträckning kommer att drabbas av att inte göra läkarbesök eller ta ut de mediciner som de behöver.

Ett problem är att höjningen görs utan att man nu vidtar några åtgärder för att göra det lättare för dessa människor att klara en sådan situation, utan man hänvisar till en utredning som ska komma framöver och som ska ut på remiss efter bearbetning på Regeringskansliet.

Det vore intressant att veta när den utredningen ramlar ned och intressant att veta varför man inte kunde vänta tills man hade tittat på hur man ska skydda människorna med sämst ekonomi.

Man kan se på vilka grupper det är. Det är ensamstående med barn. En fjärdedel är kvinnor. Det kan vara ett problem utan att man har många barn, som Finn Bengtsson talade om.

Det ser också olika ut i landstingen. En del landsting har tyckt att detta är så viktigt att man inte ser på detta med överkonsumtion när det gäller barn utan anser att barn ska ha sin hälso- och sjukvård oavsett om föräldrarna har dålig ekonomi. Då har man tagit bort avgifterna. Men alla landsting har inte gjort det.

Det är närmare tre gånger så vanligt att ensamstående föräldrar med barn avstår från att hämta ut läkemedel. Ju sämre inkomst de har, desto vanligare är det – det är inte så konstigt.

En annan grupp där det är tre gånger så vanligt jämfört med befolkningen i dess helhet att man inte hämtar ut läkemedel är människor med funktionsnedsättningar. Det är dubbelt. Man har merutgifter för sin funktionsnedsättning. Det kan vara färdtjänst, sjukresor och hjälpmedel som kostar olika mycket. Kommunal hemsjukvård tar man betalt för på sina håll. Det finns en större fattigdom bland människor med funktionsnedsättningar än i befolkningen i dess helhet.

Andra reagerar. Jag såg att PRO:s ordförande Curt Persson sade att pensionärerna inte kommer att göra vågen för detta. Det handlar om äldre människor med låga pensioner som behöver sjukvård och läkemedel oftare än många av oss andra.

Statsrådet frågade om man inte ska ha några avgifter alls. För barn tycker jag faktiskt att det är tveksamt med avgifter. Jag håller med de landsting som har avskaffat avgifterna för barn.

Om man har en avgift tycker jag att den ska vara låg. Speciellt viktigt vid höjning av avgifterna är att titta efter vad man gör för de människor som det kommer att bli betungande för. Jag tycker inte att lösningen ska vara att hänvisa till socialkontoret när det gäller något så viktigt som hälso- och sjukvård.

Jag tycker också att man kan titta på mycket annat mot så kallad överkonsumtion än just avgiftsnivåerna, att differentiera dem och göra det dyrt på olika håll.

När det gäller vårdvalet: Visst har det kommit fler vårdcentraler – men inte alltid där de behövs bäst. Det tror jag att statsrådet vet. Vår stora kritik är bland annat att det inte är efter behov som man startar vårdcentraler nu för tiden utan utifrån där man som vårdföretag helst vill starta företaget.

Något som jag tycker är bra att titta på och som man bör göra är att analysera varför människor kommer till fler ställen och varför människor återkommer till fler ställen. Därifrån måste man ha en medveten strategi. Detta ser också olika ut i olika delar av Sverige.

Jag har varit inne på flera andra saker. Det gäller att titta på vilka grupper som kommer och vilka åtgärder man kan sätta in och att hela sjukvården blir mer tillgänglig utifrån människors behov, speciellt utifrån de människors behov som i dag har svårt att hitta rätt inom hälso- och sjukvården.

Anf. 15 FINN BENGTTSSON (M):

Fru talman! När Vänsterpartiet kommer med sin skuggbudget ska det bli intressant att se vilken av alla andra kostnadsfördyringar för samhället som detta ska arrangeras in i och vad det kommer att kosta skattebetalarna i form av skattehöjningar. Men det blir en senare fråga.

Jag tänker använda det här korta inlägget för en grupp som Vänsterpartiet via Eva Olofsson missar när det gäller bland annat högkostnads-skyddet för läkemedel och som man kanske borde engagera sig i. Men när man bara tittar på grupper är det lätt att missförstå problemet.

När det handlar om vad högkostnadsskyddet för läkemedel ska gälla är det bara de läkemedel som Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket har klassat som förmångsivande som man kan få ersättning för.

Problemet här är faktiskt inte så enkelt. Det pågår just nu en debatt med TLV:s generaldirektör och en intressant patientbeskrivning av hur det kan vara när man har det fria så kallade utbytet av generika, det vill säga det man kallar likvärdiga preparat. En dyrare kopia eller en dyrare originalprodukt får då patienten själv stå för.

Vi som jobbar i sjukvården, och jag själv som förskriver läkemedel, har råkat ut för patienter som av olika skäl inte tolererar en viss kopia, som kanske är den billigaste. De måste ha en dyrare kopia, ibland till och med ett original. De här patienterna har ibland inte så stora ekonomiska förutsättningar.

Jag tycker att det är fullständigt obegripligt att vi inte snarare tittar på ett sådant problem när vi har infört ett generikautbyte och det faktiskt finns individer som måste ha vissa preparat och som inte kan ha den här likvärdigheten som mått för om de kan byta mellan ett läkemedel och ett annat. Det är en sann rättvisefråga att titta på.

Jag har föreslagit att man ska lägga detta som ett tilläggsdirektiv till den nationella läkemedelsstrategin, som regeringen vist nog har lagt fram. Här skulle det vara intressant att höra om inte Vänsterpartiet skulle kunna engagera sig i en sådan rättvisefråga i stället för i den andra frågan, som jag tror snarast har ett brett parlamentariskt stöd, som interpellationen handlar om.

Anf. 16 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Jag tror att Eva Olofsson har synpunkten att vi tar det här i fel ordning, alltså att det vore bäst att utreda först och sedan komma med förslag. Jag har försökt beskriva att vi någon gång behöver ta igen det som vi nu har väntat länge på. Vi har inte justerat högkostnads-skyddsnivån på många år. Den behöver justeras, men vi behöver också titta på hur avgifterna kan användas till exempel för att styra till vård på rätt nivå.

I dag är det så att många av oss som är ovana söker på fel ställen i sjukvården. Säkert behövs det fler åtgärder av karaktären information och upplysning. Men det är naturligtvis långt ifrån säkert att det kommer att räcka. Jag tycker att det är viktigt att titta på frågan om att med avgifter också styra så att vi söker vården där den är mest ändamålsenlig för oss.

Eva Olofsson svarar så här när det gäller vårdval: Ja, det har kanske gett fler vårdcentraler, men de har hamnat på fel ställe.

Efter årtal med mycket små händelser på hälso- och sjukvårdsområdet har tillgängligheten ökat rejält genom en mängd insatser som vi har gjort, bland annat för att stimulera den allmänna hälso- och sjukvården att bli bättre när det gäller att hantera människor som får vänta alltför länge. Där ser vi nu snabba förkortningar av kötider. Men vi har också fått över 230 nya vårdcentraler. De har kommit till på olika håll, förstås.

Jag tror att Eva Olofsson vet att det till exempel i Stockholm har kommit till fler i områden som är socioekonomiskt mer utsatta än i mer välbeställda områden, helt enkelt därför att politiken tidigare inte har dirigerat resurser till de här områdena. Här ser man nu rejäla förbättringar. Det är jättebra. Det gör att fler människor i dag uppsöker vården. Det handlar framför allt om personer som tidigare av olika skäl avstod.

Frågan om högkostnadsskyddet har remissbehandlats, och många har fått tillfälle att yttra sig. Här finns en mycket bred enighet om betydelsen av att åstadkomma den här förändringen.

Jag säger inte att det här är lätt, men det måste göras någon gång. Annars går år efter år, och egenavgiften kommer att förlora sin mening. Eva Olofsson vet, precis som vi andra här i kammaren, att sjukvårdens andel av bnp har ökat under de senaste 20 åren. Och det kommer framöver att fortsätta att öka. Vi har ett ökande tryck och betydande utmaningar i och med den demografiska utvecklingen.

Egenavgifterna står för en mycket liten andel av de totala kostnaderna, men med tanke på den framtida utmaningen bör inte egenavgifternas andel minska. Vi justerar nu till samma nivå som gällde för 15 år sedan. Det tror jag är klokt att göra, och det är vad varje ansvarsfull regering bör göra.

Anf. 17 EVA OLOFSSON (V):

Fru talman! Först vill jag till Finn Bengtsson säga att jag alltid är fascinerad av borgerliga politiker som går i opposition mot sin egen regering och som kräver att oppositionen så att säga ska göra det som de borde kunna påverka när de tillhör regeringspartierna.

Visst kan detta vara en fråga. Jag har en god vän som inte bara har råkat ut för detta. Hon har mycket låg inkomst och har också fått ett läkemedel utskrivet som inte ingick i högkostnadsskyddet, av en läkare som tydligen inte förstod att människor lever under olika villkor. Då kommer också det här med bemötande upp, och kunskap om att människors villkor ser olika ut, när man jobbar inom hälso- och sjukvården.

Jag skulle vilja säga till statsrådet att det nog inte bara är fel ordning, utan jag håller mycket med om det som Socialstyrelsen säger i sitt remissvar. Man höjer, men man har inte några strategier och tittar inte på vad som kommer att hända med de människor som redan i dag har avstått av ekonomiska skäl och som nu kommer att få det ännu lite tuffare.

Det handlar om barn till föräldrar som är ensamstående, om människor med funktionsnedsättningar, om äldre och om dem som behöver mest vård men som ofta är mest ekonomiskt utsatta. Det tycker jag att man faktiskt skulle ha lyft fram samtidigt med den här höjningen. Det känns lite bakvänt att komma med argumentet: Vi kommer att titta på det här framöver. De här människorna lever ju nu. Det kan vara nu de behöver ha råd med en medicin eller att gå till doktorn.

Sedan tycker jag att det är en intressant fråga om det här med avgifterna, att sjukvården kan behöva mer pengar som andel av bnp och att vi får en ökande andel äldre befolkning. Jag tyckte att det var väldigt bra att det i utredningsdirektiven stod att man skulle titta på fördelningspolitiska frågor. Men jag funderar också på vad det är man vill när man tittar på om avgiftsfinansieringen ska vara högre. Anser statsrådet att vi ska ha en

modell där vi höjer avgiftsfinansieringen rejält framöver, eller vad ligger i den här utredningen egentligen?

Anf. 18 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Jag tror att det som tillhör det allra viktigaste när det gäller att kunna klara av de ökade kostnader som vi kommer att få för vård och omsorg framöver är att alla människor som kan och vill får en möjlighet att arbeta. Mycket av den här regeringens inriktning har varit att underlätta för människor att få ett arbete.

Vi har gjort det genom förändring av sjukförsäkringen, som gör det möjligt för fler människor att få hjälp till rehabilitering och att snabbare och lättare komma till arbetsmarknaden i den mån det är möjligt. Vi har gjort det genom att underlätta företagsamhet i Sverige. Vi har gjort det genom att sänka skatten för löntagare, vilket gör att fler människor får jobb.

Många av de här åtgärderna, kanske rent av alla, har Vänsterpartiet motarbetat. Med en sådan politik blir det väldigt svårt att klara av det finansieringstryck som kommer att komma framöver. Men jag är glad över att Eva Olofsson tog upp den frågan, för det är det som det ytterst handlar om.

Är det så att man inte klarar detta genom att fler människor kommer i arbete återstår ju avgifter eller skattehöjningar. Det är skattehöjningar som till sist blir kontraproduktiva. Man förlorar alltså pengar när man höjer skatten i stället för att få in det till det offentliga. Här finns en stor utmaning för hela det politiska systemet.

Arbete är vägen till finansiering av välfärden också framöver, men jag tror att små egenavgifter, när det gäller det som måste finnas tillgängligt för alla, också är bra och nödvändigt.

När det gäller möjligheten för människor att klara av kostnadshöjningar ska vi komma ihåg att vi talar om 50 kronor per månad. Också det är pengar, och för den som har små medel blir det en påfrestning. Men jag vill bara påminna om att i den budget som regeringen nu har lagt fram går 98 procent av de medel som riktas till hushållen till de 30 procent av befolkningen som har den lägsta inkomsten. Här finns en rad förbättringar för hushållen i Sverige.

Överläggningen var härmed avslutad.

15 § Svar på interpellation 2011/12:6 om Arlandabanan

Anf. 19 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jens Holm har frågat mig om jag kommer att ta initiativ till att avtalet med A-Train AB omförhandlas eller till att staten använder sin option för att ta över banans drift.

Jens Holm har även frågat mig om jag kommer att verka för att kostnaden för att använda optionen för att ta över driften av Arlandabanan offentliggörs.

Slutligen har Jens Holm frågat mig om jag avser att verka för att den modell för privat drift av järnvägen som har använts gällande Arlandabanan används vid framtida investeringar.

De grundläggande förutsättningarna för Arlandabaneprojektet beslutades av riksdagen 1993/94. Staten ingick genom Arlandabanan Infrastructure AB den 3 juli 1995 ett avtal, Arlandabanan Project Agreement, med det konsortium som bildade A-Train AB och byggde anläggningarna. En del i OPS-lösningen, det vill säga offentlig-privat samverkan, var att staten ställde ut ett för A-Train AB räntefritt lån på 1 miljard kronor. Räntan på lånet belastar Trafikverkets anslag. Amortering på lånet sker när A-Train AB:s vinst uppgår till en viss nivå.

Det helstatliga bolaget Arlandabanan Infrastructure AB förvaltar avtalet och svarar för att bevaka statens rättigheter och skyldigheter enligt avtalet. Näringsdepartementet följer löpande verksamheten i bolaget.

De omständigheter som Jens Holm anger kommer inte att utgöra grund för omförhandling av avtalet.

När det gäller optionen har regeringen inte hittills haft någon anledning att invända mot hur trafiken har utvecklats vad gäller integrationen av den lokala, regionala och interregionala tågtrafiken.

Kostnaden för att utnyttja optionen är hög, och det är enligt Arlandabanan Infrastructure AB svårt att på företagsekonomiska grunder motivera inlösen av optionen. Regeringen har inte gjort någon annan bedömning. Av affärsrättsliga skäl kommer värderingen inte att offentliggöras.

Beräkningssättet för kostnaden att lösa optionen förändras 2015 och senare. Arlandabanan Infrastructure AB kommer att göra värderingar av kostnaden för att utnyttja optionen vid dessa tillfällen.

De effektiviseringsvinster som eftersträvas med OPS, offentlig-privat samverkan, kan till stor del uppnås genom utvecklade entreprenadformer och en ändamålsenlig fördelning av risker och ansvar mellan offentliga och privata aktörer utan att privata aktörer ges ansvar för projektfinansiering.

Då Jonas Sjöstedt, som framställt interpellationen, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet medgav tredje vice talmannen att Jens Holm i stället fick delta i överläggningen.

Anf. 20 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag tackar Catharina Elmsäter-Svärd för svaret. Vi kunde för några månader sedan läsa ett pressmeddelande från Arlanda Express där företaget berättade att man gjort sitt bästa ekonomiska resultat någonsin. Under fjolåret, alltså 2010, gjorde man en vinst på ett mångmiljonbelopp. Man talade om ökade intäkter och större vinst.

Samtidigt har företaget sedan det började trafikera sträckan Stockholms central–Arlanda flygplats höjt biljettpriset med 120 procent. I dag kostar en enkel resa ut till Arlanda 260 kronor. Det är den i särklass dyraste tågförbindelsen i hela Europa för att ta sig till en flygplats. I Berlin kostar det 3 euro, i Madrid också 3 euro och i Bryssel drygt 5 euro. I Oslo, som brukar framhållas som ett av de dyraste länderna i Europa, kostar en enkel resa med det så kallade flygtåget ungefär 200 svenska kronor. Arlanda Express är alltså dyrast i Europa.

Tycker statsrådet Elmsäter-Svärd att 260 kronor är en rimlig kostnad och att en höjning av biljettpriset med 120 procent är vettig?

Det är också viktigt att komma ihåg att Arlanda flygplats troligen kommer att nå utsläppstaket inom kort. Det finns begränsningar för hur mycket Arlanda får släppa ut. Hälften av Arlandas utsläpp av växthusgaserna kommer från resorna till och från Arlanda. En stor del av dem som åker till Arlanda åker tyvärr inte med tåget som är det mest miljövänliga sättet utan med egen bil, taxi eller buss. Det är olyckligt. Det finns ett egenvärde i att folk kan resa på det mest miljövänliga och bästa sättet ut till Arlanda.

Hade Arlanda Express inte drivits av ett privat företag som har vinst som främsta syfte utan gemensamt i offentlig regi hade vi kunnat se till att priset var lägre och avgångarna fler än i dag. Därför är det viktigt att få veta klart och tydligt från statsrådet om man är beredd att omförhandla avtalet med A-Train. Är man kanske beredd att helt och hållet ta över driften av resorna mellan Stockholms central och Arlanda? Enligt avtalet har staten rätt att göra det.

Detta skulle förstås bli en kostnad för staten. Jag vore därför tacksam om jag som lagstiftare i denna församling fick veta den kostnaden, för då skulle vi kunna ha en rimlighetsdiskussion om huruvida det är värt så och så många miljarder att staten köper sig rätten att trafikera sträckan Stockholms central–Arlanda.

Catharina Elmsäter-Svärd! Jag frågar igen: Varför kan inte regeringen offentliggöra det avtal som finns mellan staten och företaget som trafikerar denna sträcka? Varför kan inte jag och riksdagens övriga 348 beslutsfattare få veta hur mycket det skulle kosta att utnyttja den option, den möjlighet, som staten har att få ta över driften på sträckan Stockholms central–Arlanda?

Anf. 21 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Fru talman! Det är en intressant fråga som Jens Holm har ställt. Statsrådet har svarat alldeles utmärkt på den.

Till och från Arlanda reser det årligen 15–17 miljoner resenärer. Utomordentligt många av dem använder bil eller buss. Arlandabanan är en del av trafiken. Tyvärr räcker den inte till. Det finns också 15 000 arbetsplatser på Arlanda.

En intressant fråga är: Hur minskar man lönsamheten i Arlandabanan, om det är ett mål?

Jag skulle dock inte ställa frågan så utan i stället diskutera en fråga som Jens Holm inte ens berör: Finns det andra alternativ? Kan man kanske använda den summa pengar man har för att lösa in Arlandabanan till något annat?

Där har jag, fru talman, ett bra förslag. Nuvarande statsrådet tog 2008 initiativ till en projektstudie om att bygga ut Roslagsbanan till Arlanda, vilket är kostnadsberäknat till 2 ½–3 ½ miljard. Det är en fantastisk idé för att fram till 2015 sätta press på priserna som är höga, vilket Jens Holm var inne på.

Det avgörande är om det finns prispressande alternativ. Då kommer saken i ett helt annat läge, och de 825 000 människor som bor i regionen kanske väljer ett billigare alternativ, nämligen att åka med Roslagsbanan. Det handlar om 13 kilometer mellan den trevliga orten Molnby i Vallen-

tuna kommun och Sveriges ledande luftfartskommun Sigtuna där Arlanda ligger.

Det finns annat att diskutera om man vill påverka prissättningen och lönsamheten än just Arlandabanan. För att minska utsläppen från bilarna skulle man kanske ta bilavgifter till Arlanda. Det är ett alternativ som är tänkbart. Det har diskuterats. Jens Holm tar inte upp det. Han är helt fascinerad av vinstnivån för Arlandabanan. Han nämnde visserligen inte att han tyckte att avtalet var för långt. Vänsterpartiet brukar alltid tycka att avtal är för korta. Här har vi ett långt och bra avtal som har gjort det möjligt att investera i en järnväg som har kostat flera miljarder kronor.

Fru talman! Jag skulle vilja skicka med infrastrukturministern att se till att öka antalet alternativ för att med spårbunden trafik komma till Arlanda, inte att använda en fiktiv summa pengar till att lösa in en option för att möjliggöra inlösen av Arlandabanan. Det måste vara en total felinvestering om man vill öka tillgängligheten till Arlanda att inte bygga nya spår till Arlanda.

Anf. 22 BÖRJE VESTLUND (S):

Fru talman! Det här är en väldigt intressant fråga för oss stockholmare. Den är intressant ur flera perspektiv. Detta är ett av de få projekt som man nästan by the book har genomfört med full OPS. Nu står vi här ett 20-tal år efter att det genomfördes och ser vad resultatet blev. Det blev, såvitt vi kan se i dag, inte särskilt mycket billigare. Offentlig-privat samverkan har från tid till annan hävdats vara räddningen för hela vårt infrastruktursystem. Det här är det enda projekt som vi fullt ut har genomfört med OPS. Vi ser att det är mycket dyrare.

Man brukar från många håll hävda att man ska konkurrera om spåren. Det enda vi kan vara fullständigt överens om är att det inte blir någon konkurrens på Arlandabanan, oavsett vilka regler vi skapar i denna kammare och oavsett om man öppnar marknader eller inte. Man kan åka buss, egen bil eller taxi. Men problemet är att det inte är möjligt att lösa tågбилjett mellan Arlanda och Stockholms central. Man hänvisas till Arlandabanan.

De stolta idéerna om vad OPS skulle lösa har visat sig inte fungera speciellt bra i verkligheten.

När man utvärderar kostnaderna och hur optionerna kan utnyttjas gömmer man sig bakom affärsrättsliga skäl för att inte offentliggöra utvärderingen. I dag har vi många infrastrukturprojekt med höga kostnader, och detta är ett som har kostat väldigt mycket pengar. Ska då inte skattebetalarna få ta del av vad det egentligen handlar om?

För varje gång som frågan om Arlandabanan tas upp i kammaren blir frågetecknen fler och fler. Jag tror att det är nödvändigt att man ser till att lägga allt på bordet när det gäller Arlandabanan för att öka konkurrensen och kanske framför allt för att minska kostnaden för att man på ett miljömässigt så bra sätt som möjligt ska kunna ta sig till Arlanda flygplats.

De som har en tämligen normal inkomst och inte reser i tjänsten som statsrådet och jag oftast gör har sällan råd att använda sig av Arlandabanan. Därför finns det anledning att fundera över hur den ska bli mer tillgänglig för fler resenärer än några få affärsresenärer.

Prot. 2011/12:8
27 september

*Svar på
interpellationer*

Anf. 23 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Vi har hört att offentlig-privat samverkan inte skulle vara något lyckosamt och bra. Man har faktiskt lyckats få antalet resande på Arlandabanan att öka. Det är en av de saker som åtminstone i debatten har varit bakgrunden till att man nu lyfter upp frågan. Det genereras en hel del vinst när antalet resenärer ökar. Det är i grunden positivt.

Man kan ställa motfrågan: Var har debatten varit under alla de år då det inte genererades några vinster på Arlandabanan? Diskussionen kommer nu när ett privat företag har tagit risker tillsammans med det offentliga. Staten och därmed skattebetalarna står ju inte lottlösa i ett läge där det går väldigt bra. I sitt anförande tog infrastrukturministern på ett fördömligt sätt upp att det enligt avtalet återgår pengar till staten i ett läge då man gör stora vinster, och det är bra.

Anf. 24 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Vi kan backa tillbaka och se varför diskussionerna om Arlandabanan över huvud taget kom upp. Det fanns ett antal spår från Stockholms central och norrut. De gick mot Uppsala, och vid sidan om låg Arlanda flygplats. Man började diskutera hur man skulle kunna bidra till en bra tillväxt för hela Mälardalen så att människor skulle kunna resa på ett snabbt, enkelt och miljövänligt sätt. Då kom diskussionen om Arlandabanan i gång. Det var ett ganska dyrt investeringsprojekt där man valde att samarbeta med privata aktörer. Det var ett sätt att fördela riskerna och ett sätt att få in friskt kapital för att kunna göra den här satsningen.

Staten har, har alltid haft och kommer fortsatt att ha ett ansvar eftersom vi äger anläggningen och spåren. A-train som är entreprenör har det operativa ansvaret.

När jag lyssnar på Jens Holm blir jag fundersam över vad det egentliga problemet är. Är det att Arlandas miljötillstånd hotas av att fler tar bilen? Det är riktigt. Därför ska fler åka tåg. Arlandabanan är en viktig del i det.

Avtalet är konstruerat så att ju bättre det går för företaget desto mer kommer staten att få tillbaka. Som Edward Riedl sade har det ekonomiska resultatet under de första åren varit mindre bra. Då har staten inte betalat in några pengar. Det gjorde man under samma år både för SJ och för Green Cargo. Här har det privata bolaget gjort det. Nu börjar man få vinst och kan betala royalty, vilket på sikt kommer att vara till fördel för staten.

När det gäller uppdraget och om man kan lösa ut optionen tycker jag att man ska fråga sig varför. Om anledningen är att det privata inte klarar av att leva upp till en kundnytta är det helt fel när det gäller relationen till A-train. De har Stockholms mest nöjda resenärer. De ligger i topp när det gäller hur enkelt det är att boka biljetter och när det gäller punktlighet, bekvämlighet, säkerhet och turtäthet. De har till och med den bästa resegarantin. Om priset är för högt eller inte beror naturligtvis på vilket utbud man har. När det handlar om den skyldighet man har i fråga om integration ska man tänka på att andra kan åka på spåren, nämligen SL, Uppsalas trafik, fjärrtåg i form av Veolia samt SJ.

Det är inte så att Arlanda Express med den privata operatören A-Train är den enda som kör denna väg. Vi har i dag 81 avgångar dagligen

från Stockholm till Arlanda med Arlanda Express. Därutöver finns det 114 dagliga avgångar som går från Stockholm till Arlanda, varav 37 är med SL och UL. 62 av dessa 114 går sedan vidare norrut mot Uppsala som ett sätt att knyta ihop hela regionen.

Man har också olika prissättning för dem som reser ofta, för dem som reser fler, för dem som reser över dagen, till exempel personer som ska ut och ha möten. Hela tiden jobbar man med prissättning för att få så många som möjligt att åka. Det ligger också i Swedavias, i flygplatsens, intresse att detta ska göras.

Fru talman! Om man söker efter att det privata är det dåliga visar resultatet snarare att det är tvärtom. Då får man ha ett annat skäl, Jens Holm.

Anf. 25 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag blev för en stund lite osäker på om det var en företrädare för A-Train som var här och talade eller om det var statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd, men det är fortfarande statsrådet. Det är bra eftersom det är vi som ska föra denna debatt.

Är det inte lite märkligt att den borgerliga regeringen inte verkar ha något som helst att erinra om att det är ett privat bolag, som numera ägs av australiensiska riskkapitalister, som gör stora vinster på att ta ut de högsta priserna i hela Europa på att köra till Arlanda? Dessa riskkapitalister betalar inte ett öre i skatt för denna vinst. Det är ett svar direkt till Edward Riedl som sade att staten ej står lottlös. Jo, staten står visst lottlös. Dessa riskkapitalister skattefiffjar. De tar dessa vinster och placerar dem i Luxemburg. Det tycker jag är extra graverande, måste jag säga, förutom de höga priserna.

Det som också är extra graverande är att staten, då man byggde denna bana, gav A-Train ett räntefritt lån från Riksgälden på 1 miljard kronor. Det är inte ens privata A-Train som betalar räntorna på detta lån utan det gör vi via skattsedeln. Vi betalar 30–40 miljoner kronor varje år. Jag måste säga att det är ett riktigt dåligt kontrakt.

Det är i ljuset av det som jag tycker att det vore så mycket bättre om vi kunde äga Arlandabanan tillsammans. I stället för att ha som mål att maximera vinsten för ett privat bolag som inte ens betalar skatt i Sverige skulle vi ha som mål att så många som möjligt ska resa med tåg som är det bästa sättet och dessutom det snabbaste sättet att resa ut till Arlanda.

I fjol gjordes det ungefär tre miljoner resor med Arlanda Express. Det kan låta som ganska mycket. Men det finns kapacitet för ungefär tio miljoner resor. Den allra största delen av de resor som sker från Stockholm till Arlanda och tillbaka skulle kunna göras med tåg.

Statsrådets direkta fråga till mig var: Vad är egentligen syftet? Syftet är att så många som möjligt ska resa så miljövänligt som möjligt, och dessutom snabbt och bekvämt, till och från Arlanda.

Arlanda kommer troligen redan i år att nå utsläppstaket. Man kommer troligen att släppa ut mer koldioxid än vad man får göra i och med det avtal som man har. Då måste någonting göras. Hälften av alla dessa utsläpp kommer inte från flygplanen utan från resorna till och från Arlanda. Då skulle jag önska att det fanns en strategi från denna regering att maximera antalet resor som sker på det mest miljövänliga sättet, nämligen

Prot. 2011/12:8
27 september

*Svar på
interpellationer*

gen med tåg. Men uppenbarligen finns det inte en sådan strategi, och det är tråkigt.

Gunnar Andrén från Folkpartiet har en poäng i att detta blir en debatt om en fiktiv summa pengar. Ja, det har han rätt i. Det blir en debatt om fiktiva pengar och inte om reda pengar eftersom Catharina Elmsäter-Svärd och den borgerliga regeringen inte kan offentliggöra detta avtal. Man hemlighåller ett avtal. Jag har därför ingen aning om hur mycket pengar det skulle kosta att utnyttja denna option och låta staten ta över driften av Arlandabanan. Catharina Elmsäter-Svärd, är det inte bättre också för denna debatts skull att ni i regeringen offentliggör detta avtal så att vi vet om det kostar 1 miljon, 1 miljard, 5 miljarder eller hur mycket det kostar för att staten ska kunna få ta över driften av Arlandabanan? Det vore bra för oss att veta: Varför hemlighåller ni detta avtal?

Anf. 26 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Fru talman! Jag vill gärna bekräfta statsrådets historieskrivning. Men det är intressant när Jens Holm hävdar att problemet är att för få reser med Arlanda Express. 1988–1991 när han själv var med och understödde den sittande regeringen med Kjell-Olof Feldt och Allan Larsson som finansministrar planerade man detta men fick inte fram några pengar. Det kom inga statsanslag. Det var regeringen Bildt som med ett nytt avtal fick in pengar och kunde bygga detta. Sedan var Jens Holms parti med 1995 och såg till att träffa detta avtal. Men nu står man inte fast vid detta. Någon ordning måste det ändå vara på vilka ståndpunkter man intar.

Sedan vill Jens Holm att staten ska lösa in detta. Sedan säger han att han inte vet hur mycket det kostar eftersom statsrådet inte offentliggör det. Att köpa grisen i säcken på det sättet är mycket dumt.

Om man ska göra någonting bra för miljön på Arlanda ska man se till att utöka antalet möjligheter att resa med spårbunden trafik till Arlanda. Det finns mycket konkreta förslag på detta, och det hoppas jag att statsrådet tar med sig och funderar på om man ska använda dessa fiktiva pengar som det ändå är till goda lösningar.

Jag menar, precis som Edward Riedl säger här, att det är klokt att använda OPS-lösningar.

Allra sist: Jens Holm tycker att det är oklokt att staten betalar räntor för stora investeringar. Hade man inte gjort det skulle vi inte heller ha haft Öresundsbron i dag. Jag menar att man måste se till ändamålet. Det är klokt att svenska folket via skatten har varit med och finansierat lån till Öresundsbron. Om Jens Holm inte tycker det förstår jag det. Men då måste han hävda att vi aldrig borde ha byggt Öresundsbron. Det tror jag inte ens Jens Holm tycker i dagens läge.

Se till att använda pengarna väl, och kasta dem inte i sjön!

Anf. 27 BÖRJE VESTLUND (S):

Fru talman! Det som man skulle kunna lägga till i Gunnar Andréns historieberättelse om denna bana är att ägarna till Arlandabanan under lång tid verkligen ville bli av med den. Detta var ingen ekonomiskt bra affär. Det var därför som man sköt till denna miljard.

Jag ska svara på Edward Riedls fråga. Det är skillnad mellan denna mandatperiod och den förra mandatperioden. Då var det så att vi som hade synpunkter på politiken och inte exakt höll med den socialdemokra-

tiska regeringen om bland annat Arlandabanan ställde frågor och interpellationer den socialdemokratiska infrastrukturministern vid den tidpunkten, Ulrica Messing. Vi var inte tvingade att sitta i kammaren för att försvara det som våra ministrar sade. Det klarade de själva vid den tidpunkten. Jag ställde dessa frågor även till Ulrica Messing.

Det intressanta i detta är egentligen att denna debatt borde handla om hur vi ska få så många människor som möjligt att åka med spårbunden trafik till Arlanda i stället för med bil och buss som många är hänvisade till i dag. Jag tycker inte att statsrådet i denna debatt har svarat på hur vi ska öka antalet passagerare som åker med spårbunden trafik. Vi kan ha utsläppsmål och så vidare för Arlanda, men vi vet att denna pendel förr eller senare slår tillbaka. Då måste vi ha mindre biltrafik eller mindre flygtrafik på Arlanda därför att miljön ser ut som den gör där. Därför borde denna debatt handla om det. Där tycker jag att vi är flera som är svaret skyldiga i just denna debatt.

Anf. 28 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Låt oss tala klarspråk i den här debatten. Problemet handlar egentligen om *en* sak, om att ett företag gör vinst. En del har väldigt svårt med det.

Statsrådet nämnde – det kan vara värt att upprepa det eftersom det är ganska viktigt – att rätt många andra företag, inklusive SJ, trafikerar Arlandabanan och sköter anslutningen ut till flygplatsen.

Gunnar Andréns historieber beskrivning är mycket bra. Den ger en bild av hur banan kom till och varför. Också Börje Vestlund ger en ganska bra historiebild. Under många år gick banan inte med vinst, och det var plågsamt för företaget. Å andra sidan var det ingen större diskussion om hur man skulle hantera vinster, för då var det förluster som det handlade om.

Skillnaden, Börje Vestlund, är att vi inte måste hålla med våra ministrar. Skillnaden i det här fallet är möjligen att jag håller med min minister. Men du tyckte uppenbarligen inte som den socialdemokratiska ministern i den här frågan.

Slutligen: Offentlig-privat samverkan möjliggjorde byggandet av Arlandabanan. Det tycker jag är viktigt att ha med i historieber beskrivningen, för annars hade vi inte haft banan.

Återigen: Problemet för Jens Holm och en del andra är att företaget nu, efter många år med förlust, går med vinst. Frågan är då hur vinsterna ska hanteras. Ja, företaget har varit med och tagit risker. Risker innebär att man kan göra förluster, vilket man gjort i många år. Nu gör man en del vinster. Staten får också via avtal pengar tillbaka från det här, så det handlar inte om att gå lottlös på det sätt som du, Jens Holm, här i kammaren försöker beskriva.

Anf. 29 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jens Holm må tycka att jag låter som en företrädare för A-Train. Men jag skulle snarare säga att jag är en ganska nogsam företrädare för Arlanda Infrastructure AB, det statliga bolag som har ett intresse av att tillvarata att A-Train sköter sig så bra som möjligt. Det har vi alla nytta av.

Prot. 2011/12:8
27 september

*Svar på
interpellationer*

När det gäller det som Jens Holm önskar och ger uttryck för – att vi alla tillsammans borde äga Arlandabanan – kan jag säga att vi redan gör det. Det är den operativa driften som sköts av någon annan, vilken jag redovisat sköts väldigt bra.

Börje Vestlund sade att det har gått 20 år och att vi nu ser hur det blivit. Men frågan är om vi redan nu kan döma av detta. Avtalet löper ju vidare. Snarare skulle man kunna konstatera att staten under de år i början av 2000-talet när det gick dåligt *inte* behövde tillföra pengar.

Varför var det så dåligt? Varför fanns det ingen ekonomisk lönsamhet? Varför var det så få som i början av 2000-talet uppenbarligen använde sig av Arlandabanan? Ja, låt oss inte glömma bort den 11 september i början av år 2000, något som satte ganska tydliga spår i alla flygrörelser – inte bara på Arlanda. Nu har man börjat hämta sig och komma i kapp.

Vi har ett gemensamt mål och ett ansvar när det gäller att se till att Arlanda som flygplats klarar sina miljötillstånd. Det Jens Holm säger, fru talman, om att utsläpp från bilarna till och från Arlanda ingår i det totala utsläppet är helt riktigt. Därför finns det en drivkraft för att se till att fler åker kollektivt vare sig det är med buss eller det – helst – är med tåg.

Det jag framåt tänker som snarare den riktiga och viktiga cloun är kapacitetsbristen när det gäller våra spår. De spår som går ut från Stockholm knäcker av i dag i två spår ut till Arlanda – ett spår för lite snabbare tåg och ett spår för mer långsamgående tåg, till exempel pendeltågen. Här ser vi mer och mer av intresse från den lokala pendeltågstrafiken för att kunna trafikera Arlanda.

Vid Rosersberg finns en brytpunkt som gör att det är svårt eftersom man där kommer ut på den andra stambanan. Likadant är det efter Arlanda där man kommer ut mot Uppsala. Där finns nästa knäck på spåren. Samtidigt har människor ett behov av att ta sig både till Stockholm och norrut från Stockholm. Därför tittar vi på spårkapaciteten i Stockholm och Upplands Väsby. Också det påverkar hur många tåg som kan svänga ut till Arlanda, i synnerhet när vi ska blanda och integrera olika typer av trafik. Det här tittar vi alltså just nu på. Jag tror att det är den gemensamma bilden av hur vi först och främst ska kunna få fler tåg som åker ut.

Börje Vestlund var inne på behovet av mer konkurrens på spåren och på att det i dag inte finns någon konkurrens. Men de facto är det så. A-Train som i dag har nyttjanderätten har också en skyldighet att jobba med integration så att vi har lokaltåg, interregionala tåg och regionala tåg förutom just Arlanda Express-tågen. Men det blir knepigt när vi blandar färter och byter spår. Jag tror att vi ska titta även på det för att totalt sett höja antalet resor med tåg.

Vad A-Train jobbar med är egentligen att fördubbla antalet resande från dagens nästan fyra miljoner till åtta miljoner fram till år 2015. Det är klart att man måste jobba med att utbud och prisbild stämmer överens och så att man får de här kunderna men även jobba tillsammans med andra aktörer som också har rätt att använda sig av spåren. Om den integrationen inte skulle fungera har staten rätt att lösa ut optionen – inte av något annat skäl.

Anf. 30 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag tackar för det svaret och vill här direkt säga till statsrådet att jag tycker att det är väldigt bra att man försöker öka människors möjligheter att på ett miljövänligt sätt resa ut till Arlanda. Som vi alla vet brådskar detta, för snart nås nog taket för hur mycket utsläpp man får bidra med.

Men ärligt talat: Det absolut effektivaste sättet är att se till att fler reser med Arlanda Express – den enda direktlinjen och den snabbaste linjen direkt ut till Arlanda.

Sett till hur det är runt om i världen framstår Stockholm och Sverige här lite grann som ett särfall med våra extremt höga biljettpriser. Det hela blir en klassfråga. Det blir bara högavlönade politiker och direktörer exempelvis som verkligen har råd att resa med Arlanda Express. Det är lite sorgligt att människor med liten plånbok blir de som smutsar ned mer därför att de inte har någon möjlighet i sammanhanget.

Fortfarande tycker jag att jag inte har fått svar på det som var en av mina huvudfrågor i den här interpellationsdebatten, men statsrådet har en chans till. Det gäller avtalet med A-Train. Varför är det hemligstämplat, och varför kan vi inte få reda på kostnaden för att använda optionen för att ta över driften av Arlandabanan? Det skulle jag väldigt gärna vilja veta.

Jag skulle också vilja veta vad som är statsrådets synpunkt på det faktum att de nya ägarna, riskkapitalisterna – Maguire – inte betalar ett öre i skatt trots att de gör stora vinster här i Sverige. De vinsterna flyttas till Luxemburg. Tycker statsrådet att detta är förenligt med regeringens politik i övrigt? Borde inte detta med att man ska arbeta och göra rätt för sig också innefatta ägarna till Arlanda Express?

Anf. 31 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag kan förstå att det finns ett intresse för att veta vad det skulle kosta att lösa ut optionen. Men den kostnaden är också beroende av när det sker, hur resultatet har sett ut och vad resultatet kan tänkas vara.

Eftersom det är fråga om en affärsöverenskommelse mellan två parter och också andra parter kan bli inblandade görs det ständigt en värdering: Är det här någonting som man vill kommunicera externt eller inte? Hitills har svaret varit att inte kommunicera externt därför att det också skulle påverka bilden av när man skulle gå in i en förhandling. Frågan är då om det är till fördel eller till nackdel för dem vi har ett ansvar inför – skattebetalarna. Vi har valt det senare, att inte kommunicera detta.

Börje Vestlund var inne på om det inte är dags att lite grann få korten på bordet. Ja, det finns redovisningar som görs från det statliga bolaget utifrån ansvaret i avtalsförhållandet till A-Train. Varje år redovisas där situationen. Ganska nyligen har det kommit en sådan redovisning.

Jag vet också att trafikutskottet ganska snart kommer att ha det statliga bolaget Arlanda Infrastructure AB på plats tillsammans med vd för A-Train – detta för att kunna få en återkoppling till vad som händer och sker och till vad som görs framöver, inte minst för att få fler att använda sig av tågen ut till Arlanda.

Prot. 2011/12:8

27 september

*Svar på
interpellationer*

Vi tittar också på om det finns möjlighet att komma tillbaka till riksdagen med någon form av skrivelse för verksamheten och det som har varit, som ett sätt för riksdagen att ytterligare kunna följa detta.

Avslutningsvis delar jag synpunkten att fler måste kunna åka på ett bra, effektivt och miljövänligt sätt ut till Arlanda. Många väljer Arlanda-banan. Nästa steg handlar om hur vi ökar spårkapaciteten så att flera olika typer av tåg kan köra. Då får vi också en bra konkurrens, vilket är bra för prisbilden.

Överläggningen var härmed avslutad.

16 § Svar på interpellation 2011/12:13 om infrastrukturen i Västerbergslagen

Anf. 32 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Peter Hultqvist har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att bland annat genom en förbättrad infrastruktur på järnväg underlätta och stödja en utveckling med återupptagen gruvdrift i Västerbergslagen i Dalarna.

Regeringen fastställde i mars 2010 den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen. Regeringens beslut föregicks av en omfattande regional dialog. I denna dialog var diskussionerna om etableringen av gruvor ännu i ett mycket övergripande skede.

Regeringen gav i mars i år Trafikverket i uppdrag att med nu gällande nationell plan för utveckling av transportsystemet som grund utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet och lämna förslag till effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder som kan vidtas för att tillgodose ökande behov. Uppdraget ska delredovisas senast den 1 oktober 2011, då förslag till åtgärder i järnvägssystemet för perioden 2012–2021 ska redovisas.

Uppdraget har den 8 september 2011 utvidgats till att omfatta även de övriga trafikslagen. En redovisning för dessa tillsammans med en utblick till 2050 för samtliga trafikslag ska redovisas senast den 30 april 2012.

Anf. 33 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Det som nu sker i Västerbergslagen är egentligen början på en mycket intressant återindustrialisering på gruvsidan. Fram till 70-talets mitt var detta ett område där vi hade många järnmalmgruvor. De lades ned en efter en, trots att man från olika håll tydligt uttalade att det fanns en framtid för gruvindustrin, att det fanns malm kvar i gruvorna och att detta var ett felaktigt beslut.

Nu visar det sig, ett antal år senare, att de som då varnade för att det var ett felaktigt beslut och att detta skulle kunna återuppstå förmodligen var de som hade rätt. Nu står vi i ett läge där ett antal företag är intresserade, där det finns långt gångna planer och där man har analyserat att det bara på malmen i Grängesberg finns ett värde av ca 200 miljarder kronor i dagens penningvärde.

Det finns en stor efterfrågan på svensk järnmalm internationellt. Jag kan bara säga att LKAB under 2010 ökade sin export med 30 procent. Man levererade totalt 26 ton malm. Detta visar att svensk järnbrytning och svensk gruvindustri är någonting vars tjänster efterfrågas och att vi här har naturtillgångar vi bör ta vara på.

Detta handlar om kanske tusentalet nya arbetstillfällen. I Grängesberg handlar det om 350 jobb. Risken är dock att viljan att investera och viljan att återuppta brytningen – viljan att komma i gång – inte kommer att motsvaras av vad samhället är berett att sätta in när det gäller att arrangera järnvägskapaciteten så att den blir den rätta.

Det är oerhört viktigt att den malm som bryts också kan transporteras på ett rimligt sätt. Järnvägsnätet i området har i dag en kapacitet på ett malmtåg per dygn. Det är alldeles för lite. Det som krävs bara för Grängesbergs del om detta ska bli rimligt är sex malmtåg per dygn. Standarden på järnvägen i Bergslagen står alltså inte i proportion till vad som krävs om det blir produktion.

Planerna säger att gruvan i Grängesberg ska vara i gång om fyra år. Det finns också gruvor planerade i Blötberget, Håksberg, Tvistbo med mera. Det är klart att fyra år är rätt kort tid i sammanhanget, och det är stora investeringar som måste göras. De pengar som nu har anslagits i den budget som föreligger kanske räcker till vissa trimningsåtgärder i sammanhanget. Det kanske också räcker till att rikta om godstrafiken. Att skapa ett annat flöde där kanske man också kan göra utan att göra dessa trimningsåtgärder, men det räcker inte till särskilt mycket. Det räcker inte till de stora investeringar som krävs i sammanhanget.

Därför är grundfrågan: När vi har sådana värden som ligger under jord, sådana investeringar som är på gång och sådan industriell utveckling som skulle kunna betyda så mycket för Sverige när det gäller exportinkomster och arbetstillfällen, skulle det då inte vara rimligt att titta på möjligheten att göra detta till ett nationellt projekt? Varför inte säga att helheten i detta är så viktig för nationen när det gäller exporten, jobben och den typen av kvaliteter att vi är beredda att göra ett nationellt paket för att lösa upp dessa knutar när det gäller järnvägstransporterna, så att vi klarar minst sex malmtåg per dag om produktionen kommer i gång?

Anf. 34 CARIN RUNESON (S):

Fru talman! Inledningsvis skulle jag vilja påstå att Peter Hultqvists interpellation om infrastrukturen i Västerbergslagen är långt viktigare än vad statsrådets svar visar.

Västerbergslagen – det handlar alltså om Ludvika och Smedjebackens kommuner i Dalarna – är en gammal bruksbygd. Det är gamla brukssamhällen. Det har varit många år av stor omställning – tunga industrier som har rationaliserats, arbetstillfällen som har försvunnit och så vidare.

I dag befinner vi i Västerbergslagen oss – jag säger ”vi” därför att jag själv bor i Smedjebackens kommun mitt i Västerbergslagen – i ett bättre läge än på mången god dag. Det handlar om det Peter Hultqvist säger om utbyggnaden, att man ska återuppta driften i gruvorna framför allt i Grängesberg men också i Smedjebackens kommun och även i norra Västmanland – i Norberg och eventuellt också i Riddarhyttan. Det handlar om många arbetstillfällen och export som ger stora intäkter.

Förutom att gruvnäringen byggs upp på nytt har vi dock andra stora företag, exempelvis ABB, som expanderar och får sina orderböcker fyllda. Man tror många gånger att denna marknad kanske skulle vara mättad, men långt därifrån – deras stora transformatorer, exempelvis, är begärliga över hela världen. Detta kräver väldigt mycket järnvägskapacitet. Vi har Spendrups bryggeri i Grängesberg som investerar; man bygger ut och flyttar produktion till Grängesberg.

Detta sammantaget med att gruvnäringen kommer i gång igen gör att behovet av järnvägskapacitet och även vägkapacitet ökar enormt mycket. Det vi ser kan vara möjligt i form av export från Västerbergslagen i dag skulle innebära en långtradare var femte minut om vi inte kan få bättre kapacitet på järnvägen.

Med tanke på att det inte alltid har varit enkelt för människor i dessa kommuner och dessa områden att få jobb är detta strålande framtidsutsikter. Enbart gruvnäringen kan ge runt tusen nya jobb, plus att ABB nu anställer nytt folk både i Västerås och i Ludvika. Spendrups kommer också att kunna anställa fler.

Detta innebär att kommunerna också rustar för att människor ska kunna bygga och bo.

Vi vill inte ha några husvagnsläger där folk bor i veckorna och sedan åker någon annanstans. Det innebär i sin tur att många som väljer att flytta till, i det här fallet, vårt område i Dalarna har någon medföljande som i sin tur kan behöva arbetspendla. Då är det viktigt att det finns plats för persontrafik på järnvägen så att inte alla måste åka var och en i sin bil eller krångla på annat sätt.

Järnvägens kapacitet är en nyckelfråga i många områden i Sverige i dag, det vet jag, inte minst för oss som bor i Västerbergslagen. Ibland kan man tycka att tre fyra år är en lång tid, men inte när det gäller den här typen av planering och investering. Jag hoppas verkligen att statsrådet tar de här synpunkterna på största allvar.

Anf. 35 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! När det gäller utmaningar, oavsett var man befinner sig, handlar det alltid om näringslivets och samhällets förväntningar. Hur ser efterfrågan ut, inte minst nu när vi ser en ökad efterfrågan från basnäringarna med stora exportvolymerna? Hur kan vi klara av att ha en god kompetensförsörjning och bra transporter inte bara för godset utan också för människorna? Carin Runeson var lite grann inne på det.

Jag nämnde inledningsvis att när regeringen fattade sitt beslut om infrastrukturplanen de kommande tolv åren hade den hanterats och beretts ganska rejält även regionalt. Då var det inte så många som hade på tapeten att gruvnäringen skulle komma i gång med en sådan expansion. Därför fanns den inte heller med när vi pratade om åren 2006–2007 och inte heller år 2008 när vi gick in i en finansiell kris.

Vi måste fånga upp hur verkligheten ser ut. Jag har sagt redan tidigare att under mandatperioden kommer vi att komma med en kompletterande infrastrukturproposition. Det finns behov att fånga upp. Peter Hultqvist nämnde om hur det riktigt går i gång med full gas uppe i Pajala och Norrbotten, inte minst i Kiruna med LKAB. Det möter vi upp nu med att se till att Malmbanan får en bättre kapacitet för att klara av det.

Ludvika och ABB nämndes. Jag har varit där. När vi i en annan del av järnvägssystemet skulle renovera Graveforstunnlarna kom de transformatorer som skulle från Ludvika till Norrköpings hamn i vägen. Men där hjälptes alla parter åt i god dialog så att man kunde ta en alternativ sträckning och i stället gå ut via Oxelösund för att inte hamna i en sådan situation att det påverkade företagets verksamhet. Precis så sker nu arbetet.

Det här är inte ett problem, utan det är en fantastisk möjlighet och en utmaning att det nu börjar hända saker som är positiva. Det är framför allt tre gruvor i Bergslagen – Grängesberg, Blötberget och Håksberg som Peter Hultqvist nämnde – där det börjar hända någonting som man för några år sedan inte trodde var möjligt. Nu står vi där.

Just därför pågår ett arbete med företagen Grängesberg Iron AB och Nordic Iron Ore AB som tillsammans med Trafikverket och regionerna – det är inte bara Dalarna, utan det är även Örebro, Västmanland och berörda kommuner inblandade – tittar på hur transporterna bäst ska kunna ske dels på land, dels vidare ut till någon hamn. Är det till Västkusten eller Östersjön man ska vända sig? Är det Oxelösund eller Gävle? Hur ser behovet ut över huvud taget? Det tror jag är viktigt att ha med sig.

Dessutom tittas det just nu på nuvarande banor. Hur går det relaterat till tågvikten, linjelasten och axellasten? Dialog är på gång. Man måste vidare titta på överlämningspunkter och gränssnitt. Vad ska staten göra, och vad ska bolagen göra? Hur ser logistiken ut i hamnarna, de som ska ta emot dessa transporter? Det här kommer att kräva att man tittar, med Sjöfartsverket inblandat som myndighet, på hamnarna. Hur stagar man upp i hamnarna för att kunna ta emot transporterna?

Den dialogen pågår. Så som det ser ut just nu kommer, vad jag har förstått, samarbetsavtal i bästa fall att kunna tecknas under hösten 2011. Man tittar på hur man kan optimera lok- och vagnkapacitet och sådana saker. Man färdigställer pågående utredningar. Vi kan få en trafikanalys i början av nästa år, vi kan titta på funktionsutredningar och alltifrån kraftförsörjning och ställningsverk.

Det pågår väldigt mycket, för behovet är stort.

Anf. 36 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Jag tycker att det är bra att det pågår en lång rad aktiviteter. Jag ser det också som en fantastisk möjlighet. Jag har ställt den här interpellationen just för att peka på denna fantastiska möjlighet så att vi inte går miste om den och de värden för nationen som det handlar om.

Att skapa en infrastruktur har – precis som Carin Runeson säger – bäring på en rad industrier. Det innebär ett lyft för hela industrisektorn i Bergslagsområdet, inte bara i Dalarna.

Det är som ministern säger: Bärighet bör höjas, dubbelspåret mellan Falun och Borlänge bör aktualiseras i sammanhanget, en lång rad trimningsåtgärder och insatser i hamnområdena krävs. Jag har förstått att Oxelösund redan är ett specificerat alternativ i sammanhanget.

När det kommer till kritan och samarbetsavtal ska skrivas kommer det att krävas resurser. Det kommer man inte undan, och de pengarna bedömer i alla fall inte jag finns i nuvarande planer. Trafikverket nämner en lång rad olika investeringar som skulle behöva göras, specificerat att de skulle behöva ungefär 27 miljarder mer under åren 2011 till 2021. Då

skulle man kunna klara de investeringar som är nödvändiga i Västerbergslagen för att klara gruvdriften. Det är rätt avsevärda medel utöver det som nu ligger i planen.

Om vi ska lyckas med detta måste vi inse att värdena är så stora att det krävs ett särskilt nationellt projekt med en särskild finansiering som man får ta ställning till och föra nya medel till för att fixa det här. Med den nuvarande medelsramen kommer man att klara vissa trimningsåtgärder, som jag berörde i mitt tidigare inlägg.

Jag tycker att det är bra att man genomför kapacitetsutredningen, men jag tror inte det krävs någon större förmåga att spå in i framtiden för att kunna konstatera att avsevärda penningtillskott måste till om det här ska gå.

Det intensiva arbete som nu genomförs på olika håll måste – och det är uppmaningen till ministern – föras ihop så att man inte hamnar i otakt med tanke på Trafikverkets förmåga att genomföra investeringarna så snabbt som möjligt. Det får inte bli otakt mellan företagens och statens åtaganden i det här sammanhanget, det är oerhört viktigt.

Jag tycker att det är mycket glädjande att vi har ett nytt läge i dag för en basnäring som i stort sett ansågs uttömd en gång i tiden. Det enda vi möjligen skulle ha kvar var LKAB uppe i Norrbotten. Man hade teorbildningar om att det är i Afrika man ska syssla med gruvdrift i framtiden. Det är ungefär det som kommer att bli kvar. Det var så det sades en gång i tiden. Nu är läget ett helt annat.

I den infrastruktur som ska byggas upp måste ingå att vi åter börjar utbilda människor för den här typen av yrken i Sverige, att vi inrättar fler utbildningsmöjligheter. Detta är ett samhällsåtagande för att vi ska få en arbetskraftsförsörjning som är rimlig och att det kan bli ett yrkesval för dem som vill vidare till gymnasieskola och väljer bland utbildningarna. Här har den nationella nivån och näringslivet ett gemensamt ansvar.

Anf. 37 CARIN RUNESON (S):

Fru talman! Det som statsrådet säger i talarstolen låter väldigt bra och positivt, men det är ett stort steg att gå från ord till handling. Det är handlingen som i slutändan räknas, det som blir resultat av det man säger.

Som jag sade tidigare är det bråttom. Om det nu är statsrådets bestämda uppfattning att man ska kunna se en tydlig och bra satsning på infrastrukturen i Västerbergslagen och möjligheter att frakta ut gods, exportprodukter, därifrån tror jag att det är oerhört viktigt att statsrådet ger en signal om att saker och ting är på gång, att problemen ska kunna lösas, och lösas i tid. Det tror jag är viktigt för de gruvbolag som är villiga att investera just nu, så att de ser att det inte stöter på patrull någonstans.

Jag tror också att det är en viktig signal med tanke på övriga stora industrier i Dalarna. Vi har ju SSAB i Borlänge, och vi har stora Enso. Det är också stora exportföretag som är väldigt viktiga, inte bara för Dalarna utan för hela Sverige.

Jag tror att alla som umgås med planer på eventuella investeringar, som vill satsa mer, göra nytt eller utöka verksamhet på något sätt säkert mår väldigt gott av att höra att regeringen har planer på att underlätta transporten, för som det är i dag är det problematiskt att få plats på järnvägen.

Fru talman! Oavsett vilka trafikslag vi pratar om vet vi att det är långa ledtider i den ekonomiska planeringen men också i den fysiska planeringen.

Vi har ganska nyligen gjort en historisk satsning på närmare 500 mil-jarder som ska täcka upp både för gods och för persontrafik över hela landet. Då var inte alla fakta kända, så det är alldeles riktigt som Peter Hultqvist säger att de kostnader och de behov som finns i Västerbergs-lagen, som vi pratar om nu, inte finns med i planen. Det var den verklig-het som rådde då. Det är därför som jag säger att flera sådana tillfällen kommer att dyka upp, att vi har flera sådana saker. Det var just därför som Trafikverket fick uppdraget att dels se över hur vår järnväg mår, dels göra en kapacitetsutredning för att se var det finns flaskhalsar och var det är kapacitetsbrister. Det handlar inte alla gånger bara om ifall man be-höver bygga helt nya spår, utan det kan handla om att det inte finns till-räckligt med kraftförsörjning, att det inte är elektrifierat och att det inte finns signalsystem som är koordinerade på rätt sätt. Därför är det ett oerhört viktigt underlag.

När det gäller att gå från ord till handling tycker jag att vi gjorde det när vi löste situationen för specifikt ABB i Ludvika och transformatorer-na. Det var ett behov som uppstod helt plötsligt, men vi lyckades gemen-samt att lösa det.

Samma sak är det när det gäller Malmbanan och den kapacitetshöj-ning som brakar loss däruppe. Där har vi nu hittat en lösning som ligger utanför planen.

När jag säger att vi behöver ha en kompletterande infrastrukturpropo-sition är det inte samma sak som att jag här i dag kan säga att vi kommer att fixa det här, därför att man måste titta igenom vad det är som behöver göras, när det kan göras och vad det kommer att kosta. Då kommer vi in på diskussionen om hur vi finansierar det.

När det gäller sådana här typiska bansträckor som har en väldigt tyd-lig koppling till ett visst marknadssegment, typ järnmalm, finns det möj-ligheter att titta på en gemensam finansiering. Det görs till exempel för LKAB:s del men också för andra gruvbolag däruppe när det gäller hur man använder järnvägen. Det finns ofta ett intresse från de här företagen, för att få saker och ting på plats tidigare, att vara med och medfinansiera. Låt oss vänta tills det steget kommer.

Jag tror att det viktigaste just nu är att samtalen har kommit i gång. Vi vet att det händer saker däruppe. Vi försöker se vad som är problembil-den och hur vi löser problemen på bästa sätt, så att vi får en gemensam bild av hur gods ska transporteras på land och vart det ska ta vägen. Jag ser gärna att man tar ett större grepp när det gäller sådana typer av gods-transporter som i dag redan sker och som går till olika typer av hamnar och använder olika bansträckningar. Frågan är: Ska vi rusta upp alla? Eller kan vi föra en diskussion om det finns någon som är mer lämplig, som vi prioriterar och som blir till fördel för så många fler?

Tiden är också en av utmaningarna. Hur gärna vi än vill det här tar det tid att få det på plats. Då gäller det att prioritera och göra saker i rätt ordning.

Jag tycker i alla fall att den ambition som jag har försökt att delge är positiv och visar att det faktiskt händer saker i vårt land som är till fördel och har betydelse, inte bara för områdena kring de här gruvorna utan också för övriga landet.

Anf. 39 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Jag tycker att det är bra att ministern understryker att det som nu sker i Västerbergslagen i grunden är positivt.

Jag noterar också att det genomförs utredningsarbeten och förhandlingsprocesser, att man diskuterar avtalsförhållanden och att det förs en diskussion om medfinansiering. Min tolkning av ministerns resonemang kan inte bli annat än att hon i slutändan är beredd att skjuta till de resurser som krävs för att möjliggöra investeringarna och få en ordentligt fungerande gruvverksamhet i Västerbergslagen. Jag kan inte tolka det på annat sätt.

Har jag tolkat ministern rätt – ja eller nej?

Anf. 40 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Peter Hultqvist står naturligtvis fri i sin roll att göra de tolkningar han vill. Men jag tror ändå att vi är rätt så ense om att det är positivt att det händer saker i Sverige, att vi till och med måste kunna ha en beredskap att ändra sådant som vi tidigare har planerat när verkligheten förändras, och så kommer det även i fortsättningen att behöva vara.

Däremot kommer jag inte att kunna ge Peter Hultqvist i dag det tydliga beskedet om detta innebär att det blir mer pengar till det här. Även Peter Hultqvist, fru talman, vet om den ordning som vi har när det gäller framtagande av budgetmedel. Men lägg då på minnet att vi kommer att ha en kompletterande infrastrukturproposition under denna mandatperiod!

Överläggningen var härmed avslutad.

17 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Skrivelse

2011/12:8 Kontroll av postförsändelser

Finansutskottets betänkande

2011/12:FiU8 Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet

Utbildningsutskottets utlåtande

2011/12:UbU3 Grönbok om modernisering av direktivet om erkännande av yrkeskvalifikationer

Miljö- och jordbruksutskottets utlåtande

2011/12:MJU6 Säljfrämjande åtgärder m.m. för jordbruksprodukter

18 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 26 september

2011/12:18 Kammarkollegiets möjligheter att agera vid vatten- reglering

av *Peter Persson* (S)

till statsrådet Peter Norman (M)

2011/12:19 Fortsatta utförsäkringar

av *Tomas Eneroth* (S)

till statsrådet Ulf Kristersson (M)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabb-
protokoll tisdagen den 11 oktober.

19 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 23 september

2011/12:13 Skydd av Piteälven

av *Nina Lundström* (FP)

till närings- och energiminister Maud Olofsson (C)

2011/12:14 Kabeldragning av Sydvästlänken

av *Anita Brodén* (FP)

till närings- och energiminister Maud Olofsson (C)

den 26 september

2011/12:15 Transportstyrelsens handläggningstid för körkortstill- stånd

av *Leif Pettersson* (S)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

2011/12:16 Subventionering av kärnkraft

av *Siv Holma* (V)

till närings- och energiminister Maud Olofsson (C)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 11 oktober.

20 § Anmälan om skriftligt svar på fråga

Anmäldes att skriftligt svar på följande fråga inkommit

den 26 september

2010/11:681 Fängslade bloggare i Egypten

av *Abir Al-Sahlani* (C)

till utrikesminister Carl Bildt (M)

Svaret redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 11 oktober.

21 § Kammaren åtskildes kl. 15.07.

Förhandlingarna leddes av tredje vice talmannen.

Vid protokollet

CLAES MÅRTENSSON

/Eva-Lena Ekman

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Ledighet	1
3 § Avsägelse	1
4 § Anmälan om kompletteringsval till valberedningen	1
5 § Utökning av antalet suppleanter i utbildningsutskottet och miljö- och jordbruksutskottet	2
6 § Val av extra suppleanter i utbildningsutskottet och miljö- och jordbruksutskottet	2
7 § Anmälan om vice ordförande i näringsutskottet.....	2
8 § Meddelande om frågestund.....	2
9 § Meddelande om vöringstider	3
10 § Anmälan om inkomna protokollsutdrag från utskott	3
11 § Hänvisning av ärenden till utskott	3
12 § Förnyad bordläggning.....	3
13 § Svar på interpellation 2011/12:3 om miljöanpassade kostråd	3
Anf. 1 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	3
Anf. 2 HELENA LEANDER (MP)	4
Anf. 3 FINN BENGTSSON (M)	5
Anf. 4 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	6
Anf. 5 HELENA LEANDER (MP)	7
Anf. 6 FINN BENGTSSON (M)	8
Anf. 7 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	9
Anf. 8 HELENA LEANDER (MP)	9
Anf. 9 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	10
14 § Svar på interpellation 2011/12:9 om högkostnadsskyddet	10
Anf. 10 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	10
Anf. 11 EVA OLOFSSON (V).....	11
Anf. 12 FINN BENGTSSON (M).....	12
Anf. 13 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	13
Anf. 14 EVA OLOFSSON (V).....	14
Anf. 15 FINN BENGTSSON (M).....	15
Anf. 16 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	16
Anf. 17 EVA OLOFSSON (V).....	17
Anf. 18 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	18
15 § Svar på interpellation 2011/12:6 om Arlandabanan	18
Anf. 19 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	18
Anf. 20 JENS HOLM (V)	19
Anf. 21 GUNNAR ANDRÉN (FP)	20
Anf. 22 BÖRJE VESTLUND (S).....	21
Anf. 23 EDWARD RIEDL (M)	22
Anf. 24 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	22
Anf. 25 JENS HOLM (V)	23

Anf. 26	GUNNAR ANDRÉN (FP)	24
Anf. 27	BÖRJE VESTLUND (S)	24
Anf. 28	EDWARD RIEDL (M)	25
Anf. 29	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	25
Anf. 30	JENS HOLM (V)	27
Anf. 31	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	27
16 §	Svar på interpellation 2011/12:13 om infrastrukturen i Västerbergslagen	28
Anf. 32	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	28
Anf. 33	PETER HULTQVIST (S)	28
Anf. 34	CARIN RUNESON (S)	29
Anf. 35	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	30
Anf. 36	PETER HULTQVIST (S)	31
Anf. 37	CARIN RUNESON (S)	32
Anf. 38	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	33
Anf. 39	PETER HULTQVIST (S)	34
Anf. 40	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	34
17 §	Bordläggning	34
18 §	Anmälan om interpellationer	35
19 §	Anmälan om frågor för skriftliga svar	35
20 §	Anmälan om skriftligt svar på fråga	36
21 §	Kammaren åtskildes kl. 15.07.	36

