

Måndagen den 18 december

Kl. 09.00–13.11

§ 1 Aktuell debatt om antisemitism i Sverige

*Aktuell debatt om
antisemitism i Sverige*

Anf. 1 ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Ett stort moln av främlingsfientlighet, intolerans och antisemitism tornar upp sig på himlen. Det är mycket obehagliga strömningar som kommer upp till ytan. I land efter land utsätts judar för förföljelse, trakasserier och våld. Vi har sett fasansfulla terrorattentat, där attacker på vårt öppna samhälle går hand i hand med attentat mot judar.

Och vi är långt ifrån förskonade i Sverige, vilket blivit än mer tydligt de senaste veckorna. I Sverige lever judar under ett allt hårdare antisemitiskt tryck. I Sverige används ”jude” som skällsord, och rädsla sprids på våra gator. I Malmö skanderade 200 personer den 8 december att ”vi ska skjuta judarna”. Kvällen efter, den 9 december, kastade maskerade män molotovcocktails mot en byggnad vid synagogan i Göteborg, där judiska ungdomar hade fest.

Kristdemokraterna har begärt den här debatten. Det är en angelägen debatt om hur vi ska trycka tillbaka antisemitismens fula tryne. Jag förväntar mig kraftfulla avståndstaganden i den här debatten men också konkreta politiska förslag. Det krävs nämligen inte bara ord. Det krävs handling.

Jag förväntar mig också att partier i Sveriges riksdag tar sitt ansvar för att hålla rent framför egen dörr. Samarbete och stöd till organisationer med antisemitiska förtecken ger en legitimitet till och göder antisemitism, vilket är helt oacceptabelt.

Fru talman! Antisemitismen är avskyvärd. Vi känner igen den, vi hatar den och vi kommer alltid att bekämpa den.
(Applåder)

Anf. 2 Justitie- och inrikesminister MORGAN JOHANSSON (S):

Fru talman! Först vill jag tacka Kristdemokraterna och Andreas Carlson för den här angelägna debatten. Det är bra att vi kan ha den så pass kort tid efter att dessa händelser inträffade.

Vi har sett en rad antisemitiska attacker och angrepp i Sverige på senare tid, som nämndes tidigare till exempel en demonstration i Malmö för en dryg vecka sedan där det skanderades att judar borde dödas. Lördagen därefter var det synagogan i Göteborg som utsattes för ett mordbrandsförsök. Någon dag därefter anträffades rester av brännbart material vid det judiska kapellet i Malmö, också det spår av en attack.

Dessa attacker är avskryvärda och helt oacceptabla. Judar har levt i Sverige i hundratals år. De är en del av Sverige. Låt det därför klart och tydligt, en gång för alla och otvetydigt bli sagt: Den som angriper judar i Sverige, den angriper Sverige.

Polisen i Malmö och Göteborg arbetar nu för fullt för att identifiera gärningsmännen och lagföra dem. Man har agerat snabbt och resolut, och i Göteborg kunde man redan på natten göra gripanden. Nu sitter två personer häktade misstänkta för grov mordbrand, ett brott som ger minst sex års fängelse och faktiskt ända upp till livstids fängelse. De nekar till brott, och vi ska naturligtvis inte föregripa eller lägga oss i förundersökningen. Men för oss är det viktigt att de brottsbekämpande myndigheterna har de resurser och de verktyg som de behöver för att utreda den här typen av brott.

Hat mot judar är något som förekommer i alla de tre våldsbejakande extrema politiska miljöerna. Det finns naturligtvis i de nazistiska kretsarna, med NMR i spetsen, där antisemitismen är en bärande del av ideologin. Vi vet att deras aktivitet har ökat på senare år, med demonstrationer och manifestationer.

Antisemitism finns också i islamistiska kretsar och miljöer, och vi vet att judar varit mål för islamistiska terrordåd i Europa.

Men antisemitismen finns också i en del vänsterradikala kretsar, där kritik mot Israel och stöd för Palestina kan slå över i hat mot judar.

Vi måste vara kristallklara i detta: Vi måste vara lika starka i fördömandet av antisemitismen, oavsett varifrån den kommer. Vi ska reagera starkt när den kommer från höger, från nazistiska kretsar på gatorna eller från de högerextrema trollen på nätet.

Vi ska reagera lika starkt när den kommer från muslimskt håll, och låt mig i det avseendet lägga till att min uppfattning är den att har man fått en fristad i Sverige, då är det också våra regler som gäller. Då kräver jag att man bidrar till avspänning och konfliktlösning – inte till ökade spänningar mellan olika grupper. Den konfliktnivå som finns i Mellanöstern kan man inte ta hit. Man måste bidra till avspänning.

Vi ska reagera lika starkt om den kommer från vänsterradikalt håll. Kritik mot Israel är en sak; den måste kunna föras fram, för den är berättigad i många avseenden. Men ingen kan hålla svenska judar ansvariga för den politik man för i Israel. Det är en fullständigt befängd tanke.

Vi måste alltså vara lika starka i våra fördömanden av antisemitism, oavsett varifrån den kommer. Här finns det inget utrymme för några ursäkter eller några om eller men. Här är det bara klarspråk som gäller.

Fru talman! Vi har gjort mycket för att öka säkerheten och motverka våldsbejakande extremism under dessa år. Vi har ett bra samarbete med de judiska församlingarna och organisationerna, och det kommer att fortsätta. Bland annat har vi bidragit till konkreta säkerhetshöjande åtgärder. Exakt vad vill jag inte gå in på, men vi kommer från nästa år att öka det anslaget med ytterligare 22 miljoner kronor. Det är Kulturdepartementet som hanterar de pengarna.

Från Justitiedepartementets sida vill jag förstås nämna den stora förstärkning av polisen som vi nu gör med ytterligare 2 miljarder från nästa år, vilket är det största resurstillskottet till polisen på 20 år.

Vi ska även se bekämpandet av den här typen av brott som en del av vår antiterrorstrategi. Vi har kriminaliserat terrorresorna, vi har utvidgat kriminaliseringen av finansiering av terrorism, vi har förbjudit mottagande av terroristutbildning och snart ska vi även ha på plats en kriminalisering av deltagande och samröre med terroristorganisationer.

Vi har förstärkt Säkerhetspolisen kraftigt under de här åren, och från årsskiftet kommer ytterligare 23 miljoner kronor för att förbättra Säpos kapacitet. Vi måste också ha tillgång till mer av hemliga tvångsmedel, till exempel mer av telefonavlyssning och möjlighet till hemlig dataavläsning, för att kunna upptäcka och kartlägga våldsbejakande extrema kretsar.

Nu vid årsskiftet bildas dessutom vid Brottsförebyggandet rådet ett permanent nationellt centrum mot våldsbejakande extremism. Detta centrum kommer att ha en ledande roll i det förebyggande arbetet och kommer att kunna ge ett konkret stöd till de aktörer som jobbar lokalt med att motverka till exempel att unga människor rekryteras till våldsbejakande radikala miljöer.

Allt detta gör vi, fru talman. Jag vet att det säkert kommer att finnas anledning att överväga ytterligare åtgärder. Men beskedet härifrån måste vara glasklart: Judar har rätt att känna trygghet i Sverige, och vi har alla en skyldighet att göra allt vi kan för att säkerställa detta.

(Applåder)

Anf. 3 TOBIAS BILLSTRÖM (M):

Fru talman! Jag vill också börja med att tacka Kristdemokraterna och Andreas Carlson för initiativet till denna debatt om antisemitism, även om jag önskar att vi inte hade behövt ha den. Men faktum är att antisemitismen återigen har fått nytt fäste i Sverige.

Situationen för landets judar är orimlig. Ingen ska behöva känna rädsla eller oro för att bära davidstjärnan på stan, besöka synagogan eller andra judiska mötesplatser. Det är en skam för vårt demokratiska samhälle att vi inte kan garantera människors säkerhet i Sverige.

Själv deltog jag och andra moderater i helgens kippavandring i Malmö för att visa vår solidaritet med Malmös och Sveriges utsatta judar.

De senaste veckornas attacker är avskräckande, samtidigt som det våldsamma judehatet inte är något nytt fenomen. Förintelsen av 6 miljoner judar – det mest omfattande folkmord som mänskligheten har sett – är naturligtvis det mest extrema uttrycket för detta. Men antisemitismen är också ett reellt samhällshot även i dag. Det kan röra sig om aktiviteter som måste ställas in för att säkerheten inte kan garanteras eller om judiska förskolor som behöver ha skottsäkra glas för att barnen ska vara säkra.

Fru talman! Judar har, precis som alla andra i Sverige, rätt att leva sina liv utan fruktan och rädsla. Det handlar i grund och botten om frihet. Det finns tre saker som jag vill lyfta upp särskilt i debatten här i dag. Det första är vikten av att stå upp mot dem som vill utmana vårt demokratiska samhälle. Det andra är att kunskapen om antisemitism måste öka. Det tredje är rättsväsendets roll.

I dag kommer hatet mot judar från många olika håll – från extremism, terrorism, rasism, islamism, nazism och antisemitism. Precis som hotbilden mot judar ökade efter konflikten på Gazaremsan i slutet av 2008 riskerar Israel–Palestina-konflikten att ytterligare öka utsattheten. Då, precis

som nu, skändades och skändas synagogor och platser som borde vara heliga rum för alla människor, oavsett religion. När dåd som dessa begås är det en indikation på att samhället inte mår bra.

Vi har alla ett ansvar för att försvara vår demokrati och för att inte vara tysta utan våga säga ifrån och ta debatten när åsikter sprids som strider mot våra grundläggande värderingar. Inte minst i dessa frågor krävs ett starkt och tydligt motstånd där vi höjer rösten och visar vilka värderingar vi står för. Yttrandefriheten innebär *inte* en frihet från att kritiseras för sina demokratiska åsikter.

Fru talman! De antisemitistiska terrordåden i Frankrike och Köpenhamn 2015 visar att antisemitismen är en hotbild som måste tas på allvar. Vi behöver bli bättre på att sprida kunskap om antisemitism och de fördomar som antisemitismen bygger på. Om det inte finns en kunskap om lagstiftningen kring hatbrott och att dessa brott bedöms vara allvarliga kan det leda till att de som utsätts för hatbrott väljer att inte anmäla. Ökad kunskap om hatbrott krävs hos dem som utsätts för brott men också hos dem som kränker andra med ord och med handlingar.

Det är viktigt att arbeta förebyggande med att stå upp för våra grundläggande fri- och rättigheter och att tidigt inleda ett värdegrundsarbete. Skolan har en viktig uppgift i att involvera unga i diskussioner om attityder och demokratiska värderingar. Många människor har också kommit till Sverige från länder där antisemitismen är mer, mycket mer, utbredd än vad den är i vårt land. Migrationsverket, som för många människor är den första myndighetskontakten i Sverige, borde informera om hatbrott och om att det i Sverige är brottsligt att uttrycka sig på vissa sätt.

Fru talman! Endast 4 procent av de antisemitiska hatbrott som anmäldes 2015 klarades upp. Detta är brott som har som syfte att skada och sår andra människor och brott som hotar vårt demokratiska samhälle. I Sverige är allas lika värde grundläggande, och alla, oavsett religion eller etnicitet, ska vara garanterade sin trygghet och säkerhet. Det är därför skamfullt att vi inte kan garantera våra medmänniskors säkerhet i vårt land.

Stora satsningar har gjorts på säkerheten vid judiska mötesplatser, men de måste också utvärderas, och säkerhetsläget måste kontinuerligt följas upp. Polisen ska ha tillräckliga förutsättningar och resurser för att kunna skydda utsatta judar. Rättsstaten måste nu bevisa för dem som begår hatbrott att vi kommer att göra allt för att judar ska vara trygga i Sverige. Hot, hot om våld eller våld ska inte kunna tysta eller hindra människor från att leva sina liv som de själva vill. De som skanderade ut sitt judehat i Malmö och de som attackerade synagogan i Göteborg ska ställas till ansvar. Rättsstaten, vår stat, Sverige, måste stå stark mot antisemitism.

(Applåder)

Anf. 4 PATRICK RESLOW (-):

Fru talman! Också jag skulle vilja inleda med att rikta ett varmt tack till Kristdemokraterna för initiativet till denna viktiga debatt.

”Vi har utlyst intifada från Malmö. Vi vill ha vår frihet tillbaka, och vi ska skjuta judarna”. Så lät det, enligt Sveriges Radios rapportering, i Malmö när 200 deltagare samlades under en demonstration på Möllevångstorget fredagen den 8 december, i Sverige 2017. Det är ett groteskt uttalande. Det är ekon från en tid då människan visade upp sina allra värsta sidor. Det är uttryck som inte hör hemma i en demokratisk rättsstat.

Samma helg fortsatte det hela med ytterligare kränkningar och ytterligare hot och våld mot den judiska befolkningen. På lördagen, dagen efter demonstrationen i Malmö, kastade ett antal personer molotovcocktails mot synagogan i Göteborg, där ett 20-tal ungdomar hade samlats för att ha fest. Det kunde ha slutat betydligt värre än det gjorde. På måndagen hittades brännbart material utanför den judiska församlingens lokaler i Malmö.

Det tycks bli värre och värre. Så uttryckte sig den judiska församlingens ordförande i Malmö i en intervju i Sydsvenskan med hänvisning till de hot och det våld som de ca 20 000 judar som lever i Sverige får utstå dagligen. Och signalerna är tydliga. Allt fler judar känner oro och rädsla. De undviker att bära davidstjärna eller att på annat sätt ge uttryck för sin religiösa tillhörighet. Lärare är rädda för att berätta att de är judar och vittnar om hatiska stämningar bland eleverna. I Malmö, antisemitismens näste, är detta vardagsmat.

Reaktionerna efter förra helgen har blivit därefter, med skarpa fördömanden från politiskt håll. Det är bra. Ändå måste det påminnas om att problemet är långt ifrån nytt. Attackerna mot den judiska befolkningen har pågått länge. Synagogor har vandaliserats. Hot och våld mot enskilda förekommer. Det hela har gått i vågor. Det har varit starkt, och det har försvunnit. Men det har hållit på under väldigt lång tid. Antisemitismen har frodats i Sverige under en längre tid mycket på grund av den ansvarslösa migrationspolitik som vänster- och högerregeringar har fört under decennierna. Denna politik har bidragit till att vi har fått parallellsamhällen med andra normer och andra värderingar än dem som präglar det svenska samhället i övrigt. Den som inte ser kopplingen mellan den ökande antisemitismen och massinvandringen från Mellanöstern torde leva i en ganska isolerad värld.

Faktum är att redan för tio år sedan publicerade Forum för levande historia ett antal rapporter som pekade just på sambandet mellan befolkningsökningen från Mellanöstern och den tilltagande antisemitismen. I studien *Antisemitiska attityder och föreställningar i Sverige* från år 2006 uppvisade 39 procent av de tillfrågade som definierade sig som muslimer en systematiskt antisemitisk inställning. Det var nästan åtta gånger mer än befolkningen i stort. I en annan attitydundersökning från 2009, denna gång genomförd bland 4 700 gymnasieungdomar, hade 55 procent av de muslimska eleverna en negativ inställning till judar. Och detta är inte bara begränsat till Sverige. Rapporter och undersökningar från till exempel Norge och Danmark visar samma mönster. Det här är såklart ett uttryck för alla de konflikter som finns i Mellanöstern och Nordafrika. De tas med till det nya landet. Då har vi en skyldighet att markera att här gör vi skillnad på sak och person. Här kan vi inte sätta likhetstecken mellan staten Israel och vad den gör och den judiska befolkningen.

Trots att signalerna nu har funnits under lång tid har det politiska etablissemanget – ni övriga politiska partier i denna kammare – valt att stoppa era huvuden i sanden. Så fort det talats om orsakerna till den ökande antisemitismen har ni valt att skifta fokus till att låta det handla om islamofobi eller rasism. Det är som att politiska skyggglappar är ett obligatorium för er alla. Ni har inte tagit itu med de parallella strukturerna. I stället har ni pekat finger åt dem som har beskrivit verkligheten. Varje gång antisemitismen blossar upp fördömer ni och talar om åtgärder. Trovärdighet är inte er starka sida.

Värst är det på vänsterkanten. Här har en ensidig och onyanserad Palestinapolitik spätt på fördomar mot staten Israel och därmed indirekt mot den judiska befolkningen. Kommunalråd har marscherat i protesttåg mot Israel där antisemitiska slagord har haglat. Röda fanor har vajat där demonstrationer har urartat.

Det talas mycket om fördömanden och om behov av att agera. Men var finns ni nu, ni antirasister som annars alltid är så högljudda? Och var i Sverige ringer kyrkklockorna för att visa sympati för den utsatta judiska befolkningen?

(Applåder)

Anf. 5 MARIA FERM (MP):

Fru talman! Jag vill också börja med att tacka Kristdemokraterna för initiativet till denna aktuella debatt om antisemitism. Frågan är verkligen högaktuell och kräver att vi arbetar hårt för en förändring i samhället.

Tidigare i höst, i samband med bokmässan, tågade nazisterna inte långt ifrån synagogan i Göteborg. Nu senast urartade en demonstration mot Trumps beslut att flytta USA:s ambassad i Israel till Jerusalem till att folkmassor hatiskt skanderade mot Malmös judar, precis som om de skulle ha något ansvar för Israels politik eller Trumps agerande. Attacker har sedan också genomförts mot synagogor och kapell.

Detta är avskyvärt. Lika avskyvärt är det som ständigt pågår men som inte ger lika stora rubriker, som har att göra med judar som inte vågar bära eller visa religiösa symboler av rädsla för hot eller våld.

Det är otroligt smärtsamt att vi inte har kommit längre. Att antisemitismen existerar såväl inom nynazistiska kretsar som bland kritiker av staten Israels politik är ett samhälleligt misslyckande. Att personer anses ha ansvar för staters eller grupper agerande endast utifrån att de har samma tro eller samma ursprung är helt orimligt. Malmös judar är lika lite ansvariga för Israels politik som Malmös muslimer är ansvariga för Saudiarabiens.

Jag skulle vilja citera min partikollega Bassem Nasr, Palestinavän och antirasist, som länge kritiserat den utbredda antisemitismen. På en manifestation mot antisemitism i samband med kippavandringen i Malmö i helgen sa han följande:

”När man titulerar sig som antirasist så förpliktigar det. Då måste man höja rösten varje gång rasismen visar sitt fula tryne ... oavsett vilken grupp som står för hatet. Den enda antirasismen som är värd sitt namn är den konsekventa. Därför är det självklart för mig att bekämpa antisemitismen inom Palestinarörelsen.

Just nu genomför det civila samhället många goda insatser. Det är välkommet, och det arbetet måste förstärkas. Vi ska vrida megafonerna ur hatpredikanternas grepp. Vi ska rikta kunskapens ljus på antisemitiska konspirationsteorier. Vi ska inte släppa in de antisemitiska internettrollen i värmen. Det måste vara tydligt, den demokratiska rätten att kämpa för ett fritt Palestina är aldrig, aldrig någonsin, förenlig med antisemitism.”

Hat och hot får aldrig accepteras. Det är viktigt att de fruktansvärda uttalanden som skanderades under demonstrationen i Malmö och de efterföljande dåden följs upp och att de skyldiga om möjligt lagförs. Dessutom är arbetet med normer, bildning och attityder mycket viktigt.

Jag är väldigt glad att detta är en prioriterad fråga för regeringen på alla områden. I november 2016 beslutade regeringen om en nationell plan mot rasism, liknande former av fientlighet och hatbrott i Sverige. Planen omfattar alla former av rasism, inklusive antisemitism.

Den 9 november i år gav regeringen också Brottsförebyggande rådet i uppdrag att göra en fördjupad studie av antisemitiska hatbrott. Brå ska i studien belysa den antisemitiska hatbrottslighetens karaktär, med fokus på gärningspersoner, i syfte att få förbättrad kunskap för att kunna stärka det förebyggande arbetet.

I budgeten för 2018 finns dessutom en ny stödordning för säkerhetshöjande åtgärder för det civila samhällets möjligheter att även i fortsättningen sprida kunskap, mobilisera och stärka kapaciteten i arbetet för mänskliga rättigheter samt värna demokratin.

Regeringen har givit hovrättslagman Johan Sjöo i uppdrag att lämna förslag till en förordning för fördelning av statsbidrag för säkerhetshöjande åtgärder. Uppdraget ska redovisas den 12 januari 2018, alltså väldigt snart. I och med detta breddas det stöd som redan i dag finns för säkerhetshöjande åtgärder bland trossamfund till en bredare krets, så att icke-konfessionell verksamhet som hotas också har möjlighet att få stöd. Detta gäller till exempel verksamhet som drivs av judiska föreningar som inte är trossamfund.

Särskilda medel tillsätts för att stödja säkerhetsarbetet på skolor som har en särskild hotbild mot sig. Särskilda medel tillsätts också för att möjliggöra hågkomstresor till Förintelsens minnesplatser.

Det är mycket viktigt att arbetet med dessa frågor fortsätter och intensifieras. Det finns inte plats för hat och splittring i Sverige. Sammanhållning och förståelse är vägen framåt.

(Applåder)

Anf. 6 JOHAN HEDIN (C):

Fru talman! Rasism är bland det mest korkade man kan ägna sig åt. Av någon anledning finner man det rimligt att känna stolthet över något man på inget sätt åstadkommit själv och samtidigt ringakta eller till och med hata människor som man aldrig har träffat.

All rasism är förkastlig – ett gift som försvagar samhällskroppen, hindrar en positiv utveckling och förstör för oss alla. Särskilt allvarligt är det naturligtvis för den som drabbas.

Antisemitism är en särdeles skadlig form, eftersom den angriper från två håll. Normalt bygger rasism på en påstådd underlägsenhet hos den som drabbas. Så är fallet även när det gäller antisemitism, men samtidigt sprids myter och konspirationsteorier om politisk och ekonomisk makt som judar påstås ha och som de påstås använda på ett ondskefullt sätt. Historien har också genom katastrofala skeden visat denna kniptångsrasisms – eller just antisemitismens – fruktansvärda konsekvenser.

Vi har i Sverige kommit till en brytpunkt där vi nu måste sätta stopp för en oacceptabel utveckling. Vi kan inte ha en verklighet där människor på grund av sin religion eller sitt ursprung förföljs, hotas och utsätts för brott – ibland allvarliga brott.

Den svenska antisemitismen är knappast ny. Genom seklen har den tagit sig olika uttryck, och under 1800-talet bildades nationalistiska och antijudiska organisationer. År 1915 bildades Sveriges nationella förbund, där

nationalistiska, nazistiska och antisemitiska idéer utvecklades och i vilket en plattform för sådana idéer byggdes.

Det är lätt att försköna historien när vi betraktar den i efterhand, men det var på inget sätt någon självklarhet i den svenska debatten att judar och andra som flydde för sina liv från nazisternas härjningar skulle få en fristad i Sverige.

Opinionen för att välkomna flyende judar i Sverige var knappast över-
svallande positiv. Man ansåg att integrationen skulle bli för svår, och man
motiverade inte sällan motståndet mot att ta emot dessa människor på flykt
med att man ansåg att det fanns en risk för antisemitiska utbrott i Sverige
– som om det skulle vara någon tröst för den som behövde fly.

Det fanns givetvis de som kämpade hårt för asylrätten och mot de anti-
semitiska strömningar som fanns, och det fanns hjältar som Raoul Wallen-
berg och Folke Bernadotte, men vi måste förstå att det fanns en inte obe-
tydlig antisemitism som ansågs mer eller mindre rumsren i vårt land.

Sedan andra världskriget har den svenska antisemitismen legat och
pyrt. Ibland har den blossat upp i tillfälliga framstötter, men det har ändå
känts som att den hållits i schack. Det kan nu vara något som är på väg att
hända, och mot det måste vi sätta ned foten med all tillgänglig kraft.

Man kan inte prata om de tilltagande antisemitiska uttrycken utan att
förstå att inflyttning till Sverige från länder där antisemitismen är mer ut-
bredd har påverkat. Vi ska ha en öppenhet mot omvärlden. Vi ska välkom-
na dem som tvingas fly, och vi kan ha enorm nytta av alla dem som vill
bygga ett nytt liv i Sverige.

Vi måste från politikens sida göra mer för att samhället ska bli inklu-
derande, men den som vill etablera sig här måste också anstränga sig för
att förstå hur det svenska samhället fungerar. Man kan inte ge uttryck för
antisemitiska åsikter utan att bli betraktad som en knäpskalle. Att komma
från en kultur där sådana åsikter är vanliga är ingen ursäkt. Begrip det eller
inte, men att hålla sig med förakt mot judar, eller för den delen andra folk-
grupper, kommer att ha ett pris som inte är värt att betala. Priset är socialt
men – icke att förglömma – även straffrättsligt.

Att hetsa mot judar och andra folkgrupper och att uppmana till våld
mot dem är i högsta grad olagligt och ger fängelse för både brott av nor-
malgraden och för grovt brott. För brott för vilka fängelse är presumerat
kan åklagaren också yrka på utvisning för den som inte är svensk medbor-
gare.

Från Centerpartiets sida är vi beredda att skärpa straffen för att detta
ska bli så tydligt som det behöver vara. Centerpartiet har också drivit på
för att inte en enda krona av skattebetalarnas pengar ska gå till organisatio-
ner som sprider våldsbejakande och antidemokratiska budskap. Detta blev
en del av terroröverenskommelsen som slöts mellan Alliansen och reger-
ingspartierna. Det hindrar naturligtvis inte alla galningar från att orga-
niserar sig, men de får åtminstone inte hjälp av skattebetalarna att göra det.

Vi gör också klokt i att se över lagstiftningen, som från början kom till
för att begränsa totalitära rörelsers manöverutrymme, och hur den kan mo-
derniseras och anpassas till den verklighet vi lever i i dag.

Fru talman! I detta mörka hot som vi debatterar i dag tänds också ett
och annat ljus. Sådana ljus är de initiativ som nu tas för att visa stöd för de
utsatta och säga ifrån till dem som utsätter.

I förra veckan deltog jag och många andra i kippavandringen från Raoul Wallenbergs torg hit till Riksdagshuset för en partiöverskridande manifestation mot hat, hot och våld mot Sveriges judar. Inte alla men de flesta partierna var representerade.

I lördags var det kippavandring i Malmö där många deltog. Jag vet att många fler liknande manifestationer planeras, och jag vet att många av Sveriges viktigaste makthavare och opinionsbildare deltar. I helgens tidningar gick det att läsa hur kristna, muslimer och judar gör gemensam sak och fördömer hat, hot och våld.

Fru talman! Det är dags att säga ifrån. Det är dags att säga ifrån med kraft.

Jag tror att det var Martin Luther King som sa: ”Det är inte de onda människornas ondska som är det farliga, utan de goda människornas tystnad.”

När vi ser och hör uttryck för oacceptabla åsikter måste vi säga ifrån. Vi måste vara noggranna med allt vad vi lånar oss till när vi ställer upp i debatter och andra aktiviteter. Vi måste ta ansvar, och vi måste ställa krav när vi ställer upp och medverkar i olika organisationers evenemang.

Som lagstiftare och folkvalda måste vi riksdagsledamöter föregå med goda exempel, och från vissa håll tror jag att det behövs en rejäl uppryckning.

(Applåder)

Anf. 7 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V):

Fru talman! Tack så mycket, Kristdemokraterna, för den här viktiga debatten!

Fru talman! Den judiska kulturen är en omistlig del av Sverige, av oss. I många europeiska länder har landets judiska minoritet fördrivits eller förintats, antingen som del av Nazitysklands hårresande brott mot mänskligheten i form av de ryska pogromerna eller i andra skeenden i historien. Sverige har, till skillnad från till exempel Danmark eller Norge, en judisk nationell minoritet som inte skickades till Förintelsens läger i Tyskland eller tvingades fly för sina liv. Det är viktigt.

År 1999 fick den judiska gruppen i Sverige status som nationell minoritet. De nationella minoriteternas språk och kultur är en del av vårt gemensamma svenska kulturarv. Det är en direkt spegling av vår förmåga att försvara ett samhälle med samexistens och inkludering.

Fru talman! För att kunna förvisa antisemitismen från vår framtid måste vi se på vilket sätt den är en del av vår historia och vår nutid. Därför måste vi även förstå att antisemitism har en alldeles särskild plats och funktion som kugghjul i den rasistiska motorn.

I mer än tusen år har judar varit den ständiga andre i Europa. Med det menar jag att den judiska gruppen i Europa har utestängts och urskilts från majoritetssamhällen och gemenskaper enbart baserat på fördomar om och hat mot det judiska. Det som började som en antisemitism med religiösa förtecken under framför allt medeltiden utvecklades sedan till att förklaras av och förstärkas till en antisemitism med rasbiologiska förtecken under framför allt 1800-talet.

Därför är antisemitismen också en del av den svenska historien. Vi ser det i hur judar förnekats samma rättigheter som andra i landet ända fram till mitten av 1800-talet. Vi ser det i judepassen och i sveket mot de judiska

flyktingarna, som alldeles för länge nekades tillflykt i Sverige från Förintelsens skräck. Det är en del av svensk historia som måste synliggöras och erkännas. Men antisemitismen är även en del av vår nutid, och det är därför vi står här i dag. Vi ser det med smärtsam tydlighet i de senaste veckornas attentat mot synagogor i Göteborg och Malmö, och vi ser det när nazisterna marscherar på kristallnatten och jom kippur.

Vi ser tyvärr även exempel på hur judar utestängs från att vara en del av det svenska här i Sveriges riksdag. I en intervju i DN resonerade talman Björn Söder från Sverigedemokraterna om vem som är svensk och nämnde judar och samer som exempel på grupper som visserligen kan vara svenska medborgare men som enligt hans uppfattning inte är svenskar om de inte assimilerats.

Andra mer vardagliga exempel på hur antisemitiska tankefigurer har skapats och understöds finns i mediernas rapportering och beskrivning av verkligheten. Det kan handla om väldigt grova övertramp, som när Trumps beslut om att flytta den amerikanska ambassaden till Jerusalem i en artikel på SVT:s webb förklarades med att "den judiska lobbyen" eller inflytelserika judiska donatorer legat bakom beslutet, eller när Sveriges Radio följde upp den fruktansvärda attacken mot en synagoga i Köpenhamn med att fråga vilket ansvar judarna hade för att de attackerats.

Fru talman! Antisemitismen har sett olika ut i olika tider. Judar har anklagats för alltifrån att förråda Jesus till att ligga bakom den ryska revolutionen, för ekonomiskt herravälde, för att ligga bakom "nine eleven" och för att skicka muslimer till Europa. Antisemitismen tar den form som passar i just sin tid och i just sitt sammanhang.

I Europa växer i dag antisemitismen i både länder som det högerextrema Ungern, där det knappt finns en enda flykting, och i Sverige, där nu en hel del nya svenskar har rötter i länder med stats sanktionerad antisemitism.

Vi måste alltså inse att antisemitismen finns och har funnits som ett helt centralt kugghjul i den rasistiska motorn, som kan aktiveras på olika sätt av både höger och vänster och av religiösa fundamentalister i olika tider och på olika platser. Och vad vi vet med säkerhet är att klassklyftor, orättvisa och ojämlikhet ger den som vill använda den rasistiska motorn för sina egna syften de allra bästa förutsättningarna.

Vårt uppdrag, fru talman, är att se till att det rasistiska maskineriet inte har en plats i vår framtid. Vår framtid måste i stället drivas av rättvisa, jämlikhet, gemenskap och samexistens. Och det betyder, fru talman, att vi aldrig, aldrig kan ha överseende eller tålmod med antisemitismen. Det betyder att vi måste inse att antisemitism handlar om något annat och mycket större än en reaktion på Israel–Palestina-konflikten.

Det måste vara alldeles självklart att judar i Sverige eller i andra delar av världen inte kan hållas ansvariga för den politik som den israeliska regeringen bedriver. Som del av Vänstern vill jag särskilt understryka att det är en sammanblandning som jag och Vänsterpartiet inte accepterar.

I mitt nästa anförande, fru talman, kommer jag att tala mer om vad vi behöver göra för att åstadkomma en bättre framtid tillsammans.

Anf. 8 FREDRIK MALM (L):

Fru talman! Tack så mycket till Kristdemokraterna, som har tagit detta väldigt viktiga initiativ till den här debatten i dag!

Förra veckan skanderades på arabiska i Malmö: ”Vi ska skjuta judarna.” I Göteborg attackerade maskerade personer med brinnande föremål en ungdomsfest i synagogan. I Stockholm skrek man att judar är apor och svin.

Expressen berättade för några år sedan hur elever i Malmö bildade talörer utanför klassrummet och skrek jävla jude, jävla jude åt sin lärare. På judiska förskolan i samma stad leker barnen bakom skottsäkra glas. De judiska församlingarna lägger en stor del av budgeten på att skydda sina medlemmar. Särskilt efter terrorattackerna runt om i Europa är många rädda för att besöka sina institutioner och visa sin judiska identitet.

Judehatet är ingenting nytt i Sverige. Det har alltid funnits här. Jag har till och med själv drabbats av det, trots att jag inte har någon judisk bakgrund. Under mina 20 år som engagerad mot antisemitism har jag sett detta hat på nära håll. Jag har blivit attackerad av maskerade syndikalister, som efteråt skickat pressmeddelanden om att jag är sionist. Jag har ordnat möten där Palestinaaktivister har slagit ned både LUF-ombudsmän och Förintelseöverlevare. Jag har fått leda i väg min 83-åriga farmor i skydd av polishästar medan ordningsmakten brottade ned stenkastande extremister.

Fru talman! Det finns en bred uppslutning mot antisemitismen, den antisemitism som kommer från högerextremt håll. Detta visade inte minst avskyn mot nazisternas marsch i Göteborg i höstas. Men när det handlar om antisemitismen från vänsterhåll och framför allt från muslimskt och islamistiskt håll har politikerna inte varit lika tydliga. Men vårt samhälle måste upprätthålla en nolltolerans mot all antisemitism, inte bara den som kommer från högerradikalt håll.

I arabvärlden har det pågått en systematisk hjärntvätt i årtionden. Varje generation har fått lära sig från barnsben att judarna är onda och smutsiga.

Somar Al Naher är född i Syrien. Hon beskrev detta på ett väldigt konkret och starkt sätt i Expressen häromdagen:

”Min uppväxt i huvudstaden Damaskus präglades av hat och rädsla för Israel och judar. Redan i tidig ålder fick vi barn lära oss att aldrig någonsin låta oss förknippas med judisk kultur. Judiska namn, symboler, språk, allt som andades judiskhet betraktades som en del av en sionistisk världsordning.”

Vidare: ”Är skolorna dåliga? Det är judarnas fel. Är sjukvården i Syrien usel? Det är judarnas fel. Räcker pengarna inte till? Det är judarnas fel.”

Fru talman! Många människor som har kommit till Sverige har under hela sin uppväxt levt i ett antisemitiskt samhällsklimat. Det betyder inte att alla är antisemiter. Faktum är att många avskyr sina regimer, och det är därför de har flytt. De har sett igenom propagandan. Men det gäller långt ifrån alla.

Antisemitismen kan motas tillbaka. Men under nuvarande förhållanden med växande segregation, politisk undfallenhet och avsaknad av ett långsiktigt brett arbete mot radikaliseringskommer inte Sverige att klara av att mota tillbaka antisemitismen.

Den svenska regeringen och stora delar av vänstern har under lång tid stuckit huvudet i sanden. Man har dessutom eldat på hatiska stämningar mot judar. Den förmodligen största demonstration som Socialdemokraterna i Malmö har organiserat sedan millennieskiftet var ett protestmöte mot israeliska tennisspelare. Efter terrordådet i Paris mot en judisk teater och

en kosheria kopplade vår utrikesminister ihop detta i en SVT-intervju med palestiniernas frustration över sin situation.

Man har inte haft förmågan att hålla två tankar i huvudet samtidigt: att antisemitism kan finnas i grupper som själva är utsatta och i behov av hjälp. Denna oförmåga att kalla en spade för en spade är en skandal och har varit en bidragande orsak till att svenska judar i dag frågar sig om Sverige verkligen vill ha dem här.

Fru talman! Efter de senaste händelserna har statsministern uttalat sig på ett bra sätt. Men än så länge är det bara ord. Vi ser ingen handling för hur man ska skydda judars säkerhet eller hur man på längre sikt ska bekämpa antisemitiska åsikter hos de grupper som flytt hit på grund av krig och utsatthet.

Jag kommer i mitt andra inlägg att återkomma till mer konkreta insatser som behövs för att bekämpa antisemitismen.

En rad av talarna här har talat om att judar inte kan hållas ansvariga för Israels politik. Det är inte Israel som har beslutat att flytta USA:s ambassad till Jerusalem. Det är ett amerikanskt beslut av en amerikansk president. Det är över huvud taget inget israeliskt beslut.

Anf. 9 ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Den senaste tidens attacker och hot mot judar i Sverige är oerhört allvarliga. De är ett hot mot hela vår demokrati, hela vårt samhälle, vår frihet och vår öppenhet.

Men ingen kan vara överraskad. Vi vet sedan länge att judiska församlingar runt om i Sverige har bepansrat glas, säkerhetskontroller, vakter och övervakningskameror för att skydda sig själva. Judarna är en nationell minoritet i Sverige, en självklar grupp som har funnits i vårt land i hundratals år, och det är skam att detta är den verklighet de tvingas leva i.

I Malmö kan inte den judiska rabbinen gå ut på gatan utan att riskera att bli hånad, hotad eller misshandlad. På många håll undviker personer att bära judiska symboler offentligt, och de senaste åren har hoten ökat.

Låt mig citera Jakob Ringart, från Förintelsens minnesstund i riksdagen för några år sedan: "Var ska judarna känna sig trygga i dag? Har ni redan glömt allihop? Jag var där. Jag kan aldrig glömma."

Detta var ett av hans sista framträdanden innan han gick bort 2014. Ringart var en av de överlevande från Förintelsen som berättade om nazismens fruktansvärda dåd.

När överlevarna tystnar måste vi föra minnet vidare. Vi måste stå upp emot orätt, intolerans, antisemitism och förföljelse var än den gör sig påmind.

Ringart sa att den enda plats där en jude kan känna sig säker är Israel. Men också där utsätts judar för ständig beskjutning och fördömanden från omvärlden. När antisemitismens fula tryne visar sig är det Israels och judarnas existens som ifrågasätts. Det kan vi inte stå likgiltiga inför. Ingenting är så farligt för demokrati och mänskliga fri- och rättigheter som likgiltigheten. Likgiltighet äter upp oss och vårt demokratiska samhälle inifrån. Det är likgiltigheten som skapar utrymme för ondskan, och ondskan lurpassar alltid på oss.

Låt oss inte glömma den legitimitet som skänkts till antisemitism och antisemiter under en falsk flagga av Israelkritik. Låt oss inte glömma att

ledamöter i denna kammare har medverkat på demonstrationer där antisemitismen flödat.

Låt mig ge några exempel: Ilmar Reepalu ville för några år sedan att judar i Malmö skulle be om ursäkt för Israels politik. Hillevi Larsson tog emot ett pris med en karta där staten Israel var utradrad, och Marita Ulvskog poserade i Europaparlamentet med en bild föreställande Marwan Barghouti. Barghouti är fängslad palestinsk terrorist, dömd för flera mord och mordförsök på civila israeler. I Sverigedemokraterna drog den ekonomisk-politiska talespersonen Oscar Sjöstedt ett grovt och osmakligt skämt om judar.

Detta är en skam. Det göder antisemitism och skänker legitimitet till antisemitiska krafter. Vi kan aldrig acceptera att ledande politiker medverkar till detta.

Rasismen mot judar är unik i det avseendet att den inte handlar om bara fördomar, hat och rasism, utan den är ett sätt att förstå världen. Överallt kan antisemitismen erbjuda en förklaring, och det är därför den är extra vidrig.

Den judiska minoriteten i Sverige behöver skyddas ytterligare. Säkerheten vid judiska institutioner kan inte vara en fråga för enbart de små judiska församlingarna. Samhället måste ekonomiskt men också personellt ta sitt ansvar för att de judiska institutionerna och judarna i hela Sverige är trygga.

Kristdemokraterna har föreslagit en extra satsning med mer medel till trossamfunden för skydd av religiösa lokaler, Vi menar att synagogor och andra judiska byggnader ska kunna klassas som skyddsobjekt.

Fru talman! Säkerhet måste gå hand i hand med utbildning. För 20 år sedan beslöt den dåvarande regeringen att sprida boken *Om detta må ni berätta* till landets högstadiel elever. Behovet av kunskap är i dag större än någonsin, och ny teknik ger nya möjligheter att sprida denna bok igen. Låt oss göra det. Det är hög tid att upprepa denna succé.

Kristdemokraterna tycker också att Sverige behöver en permanent utställning om Förintelsen. Det finns i många länder, och det borde också finnas i Sverige.

Antisemitiska föreställningar förekommer i betydligt högre grad hos personer med sina rötter i Mellanöstern och Nordafrika än hos resten av befolkningen, vilket Fredrik Malm också beskrev på ett ypperligt sätt. Frågor om antisemitism måste därför bli en självklar del av introduktionen för nyanlända.

Den som söker skydd i Sverige måste förstå att det är fullständigt oacceptabelt att här fortsätta att leva ut de konflikter man lämnat eller flytt från. När en utländsk medborgare eller asylsökande gör sig skyldig till hets mot folkgrupp bör frågan om utvisning prövas i större omfattning än vad som görs i dag. Vi vill även skärpa straffen för hets mot folkgrupp.

Detta är några av Kristdemokraternas konkreta förslag för att öka säkerheten för judar i Sverige och komma åt roten till problemet. Antisemitismen är avskyvärd. Vi känner igen den, vi hatar den och vi kommer alltid att bekämpa den oavsett varifrån den kommer. Vi kommer aldrig att tystna. (Applåder)

Anf. 10 Justitie- och inrikesminister MORGAN JOHANSSON (S):

Fru talman! Det har varit en intressant debatt så här långt. I mitt första inlägg började jag med att redovisa de åtgärder som vi har vidtagit – de säkerhetshöjande åtgärderna, åtgärder för att stärka Säkerhetspolisen med både mer pengar och med ny lagstiftning, den största satsningen på polisen på 20 år. Jag skulle också ha kunnat lägga till en översyn av hetslagstiftningen och ordningslagen, som vi också är på väg att ta fram i efterdyningarna av nazistmarschen i Göteborg.

Jag vill i detta sammanhang passa på att ställa en fråga Fredrik Malm. När vi har diskuterat detta har jag noterat att Liberalerna faktiskt var det enda parti som gick emot att vi skulle göra en sådan översyn av hetslagstiftningen och av ordningslagen. Då vill jag bara passa på att fråga om detta besked fortfarande står fast, eller om Liberalerna numera också står bakom denna linje. Det vore bra att få ett klarläggande om detta.

Brottsbekämpning är en del i detta. Men om vi ska kunna klara av denna fråga på lång sikt, handlar det också om att förebygga brott och om att ändra attityder. Man måste vara tydlig redan från början och jobba lokalt och kanske framför allt riktat till ungdomar om vilka attityder som vi har.

Jag minns mycket väl när vi för 20 år sedan drog i gång det stora projektet kring Forum för levande historia. På den tiden jobbade jag nämligen för Göran Persson, och jag var sakkunnig i just dessa frågor. Jag minns mycket väl bakgrunden, hur vi satte i gång detta och hur vi resonerade då. Det var ett banbrytande projekt, måste jag säga. Andreas Carlson har helt rätt när han säger att det var en succé. Det var så och är så. Min uppfattning är att det förmodligen har haft en oerhört stor betydelse under dessa år för att vi ska bli bättre på att förebygga rasism och antisemitism. Min uppfattning är att detta arbete nu måste intensifieras ytterligare.

Som ni vet kommer vi att bjuda in till en ny internationell konferens 2020 om Förintelsen, alltså en konferens som ska bekräfta och följa upp den stora konferens som vi hade för nästan 20 år sedan – år 2000. Åren fram till dess erbjuder ett fantastiskt bra tillfälle att förstärka våra förebyggande åtgärder ytterligare. Jag tycker att det är oerhört viktigt att Sverige tar vara på det arbete som vi inledde för 20 år sedan och förstärker det ytterligare. Just nu kanske det är viktigare än någonsin.

Jag hör i debatten här att det finns en del som gärna vill utvidga konflikterna, som gärna vill skapa konflikter och som gärna vill peka finger åt andra partier. Det tycker jag att vi ska avhålla oss från i denna debatt. Jag tror att de flesta av oss är överens om att det inte ska finnas några blinda fläckar här. Vi måste se den nazistiska och den högerextrema antisemitismen. Det måste alla partier göra. Man kan inte bara tala om en sak, utan alla partier måste se detta. Vi måste samtidigt se den islamistiska antisemitismen. Det måste också alla partier göra. Vi måste också se de problem som uppstår när kritik mot Israel eller Israels politik i olika fall – då talar vi inte om flytten, utan vi talar framför allt om de gamla konflikterna när det gäller ockupation och så vidare – slår över i antisemitism. Då måste vi reagera lika starkt, alldeles oavsett varifrån detta kommer.

Vad jag förstår har vi i grunden inga meningsskiljaktigheter om detta. Låt oss därför, fru talman, i stället för att peka finger åt varandra, söka konflikt och exploatera missförstånd försöka söka ett brett samförstånd för att förebygga och bekämpa både rasism och antisemitism.

(Applåder)

Anf. 11 TOBIAS BILLSTRÖM (M):

Fru talman! Oavsett varifrån antisemitismen kommer är det i Sverige förbjudet att hetsa, hota och attackera. Judehat från invandrare från Mellanöstern är lika förkastligt som judehat från nazister i Almedalen. Att inte kraftfullt ta avstånd från alla antisemitiska yttringar, oavsett varifrån de kommer, är att ställa sig på fel sida av historien.

Det finns anledning att oro sig för att regeringen inte tillräckligt tydligt tar ställning och markerar mot mörkrets krafter. Miljöpartiet har upprepade gånger gjort avsteg från den nolltolerans som måste gälla mot antidemokratiska och odemokratiska åsikter och i stället agerat som passiv åskådare.

Jag kan som exempel ta miljöpartisten Kamal al-Rifai, som förra året bjöd in predikanten Salman al-Ouda till en gala i Malmö, trots att al-Ouda representerar såväl homofoba som antisemitiska åsikter. Han är en uttalad Förintelseförnekare som har kallat Förintelsen en myt av enorma proportioner. Trots detta uteblev ett fördömande från regeringen.

Med anledning av denna händelse hade jag en interpellationsdebatt med kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke då hon sade: Det är inte regeringens som säger till föreningar och organisationer vem och vilka som de bjuder in. Ett sådant samhälle vill vi väl inte ha? Det hoppas jag att riksdagsledamöterna håller med mig om.

Detta måste också ses mot bakgrund av att antalet våldsbejakande extremister i Sverige inte längre räknas i hundratal utan i tusental. Då måste kampen intensifieras och regeringen visa att man inte är passiv i denna fråga utan tar ledningen. Man måste också vara konsekvent i sitt motstånd mot ideologier, mot religioner och mot rörelser som inte vill erkänna alla människors lika värde.

Fru talman! Det har också framkommit exempel där offentliga medel har betalats ut till en organisation som har bjudit in så kallade hatpredikanter, detta trots blocköverskridande överenskommelser om att offentliga medel inte ska gå till att finansiera spridandet av antidemokratiska och våldsbejakande budskap. Ett problem i dag är att det inte går att kräva tillbaka offentliga medel som riskerar att användas, direkt eller indirekt, för att främja eller stödja antidemokratiska verksamheter. Här borde regeringen ta ett initiativ till en lagändring.

Det är väl känt att saudier och Saudiarabien ger ekonomiskt stöd till muslimsk verksamhet, till exempel moskéer, på olika platser i världen. År 2011 rapporterades i olika medier att saudiska pengar finansierat Göteborgs nya moské, som kostade 67 miljoner kronor. Saudiarabien har sedan 1970-talet globalt missionerat för salafismen, vilken är den mest bokstavs-trogna varianten av islam. Att bidra med pengar till moskébyggen är ett sätt att sprida salafismen, som varken erkänner rättigheter för kvinnor, för hbtq-personer, för personer som följer den shiitiska inriktningen av islam eller för människor som tror på att antisemitismen faktiskt är någonting fruktansvärt. Här är ytterligare ett exempel där vi behöver göra mer för att stå upp för våra demokratiska värderingar. Salafismens värderingar hör inte hemma i Sverige, och det är olyckligt att den sprids med stöd av betydande saudiska resurser. Det försvagar de goda muslimska krafter som tror på alla människors lika värde och på respekt för andra religioner.

Vi måste därför se över hur många svenska trossamfund som tar emot utländska bidrag samt vilka belopp, ändamål och villkor som förekommer.

Prot. 2017/18:52

18 december

*Aktuell debatt om
antisemitism i Sverige*

Det räcker inte med att stanna vid ord och fördöma dessa attacker. Vi som politiker och medmänniskor har också ett ansvar att agera på riktigt, och vi måste enas om konkreta åtgärder för att garantera allas säkerhet i Sverige.
(Applåder)

Anf. 12 PATRICK RESLOW (-):

Fru talman! Under större delen av efterkrigstiden har det funnits goda möjligheter att ta del av personliga skildringar av förföljelsen av judar under andra världskriget. Vi som växte upp och gick i skolan på 1970- och 1980-talen har starka minnen av när överlevande från förintelselägren besökte oss i klassrummen för att berätta om alla övergrepp. Det blev intimt och personligt, och de gripande berättelserna satte djupa spår i oss alla.

Men de som kan berätta om dessa händelser blir färre och färre för varje år. Just detta var en av anledningarna till den offensiva satsning som bland andra justitieministern talade om, Om detta må ni berätta, som inleddes i slutet av 1990-talet. Med en omfattande upplysningsinsats skulle en ny generation få ta del av alla dessa berättelser. Att aldrig glömma var ett viktigt ingångsvärde.

Jag menar att det nu är dags att gå från ord till handling. Det behövs ett nytt informationsmaterial i skolorna som belyser antisemitismen, inte bara under naziregimen i Tyskland utan även under kommunistregimerna i de gamla öststaterna och den systematiska antisemitism som utspelas i Nordafrika och Mellanöstern.

Samtidigt går det inte att gömma antisemitismen i allmänna begrepp som antirasism så som vi har hört här från vissa talare. Antisemitismen är en företeelse som är unik. Det är ett hat som grundar sig på en kollektiv skuld, och det ska inte förringas eller relativiseras.

Sverigedemokraterna har länge föreslagit kraftfulla åtgärder för att stärka kunskaperna om de värderingar som är grundläggande för det svenska samhället. Den som vill bli en del av vårt land måste lära sig språket, våra seder, traditioner och framför allt värderingar. Den som vill utöva hot och våld mot till exempel judar har inte i Sverige att göra.

Parallelsamhället måste få ett slut. Här måste vi vara resoluta och presentera konkreta förslag. Men vi måste också, mer kraftfullt än vad vi hittills har gjort, markera mot både nazister och vänsterradikala. Ert Sverige är inte vårt Sverige. Vi tar starkt avstånd från det. Er antisemitism är lika unken som islamisternas antisemitism.

Sverigedemokraterna slår också vakt om civilkuraget. Var och en av oss som tar avstånd från antisemitism måste mycket tydligt markera och agera vid varje sådan yttring. Kraven på rektorer och lärare att agera måste skärpas. Varje kränkning ska anmälas. Fler antisemitiska hatbrott måste klaras upp. Polisens uppdrag måste förtydligas.

Vi anser också att offentliga bidrag till organisationer som till exempel bjuder in antisemitiska talare eller arrangerar demonstrationer med antisemitiskt inslag ska kunna dras in. Vi är negativa till finansiering av religiösa samfund, och vi är positiva till en översyn av ansvarsfrågor vid demonstrationer.

Synagogor måste bevakas, och vi är därför beredda att ta till okonventionella metoder för att säkerställa detta. Det finns goda exempel i vårt

närområde, inte minst i Danmark. Men regeringen måste också skifta fokus i Palestinafrågan och rannsaka sig själv. Det vilar ett tungt ansvar att förmedla ett politiskt budskap som inte spår på konflikter och som inte underblåser antisemitiska strömningar.

Slutligen måste det politiska etablissemanget inse att den hittills förda migrationspolitiken har haft negativa konsekvenser. Då är vi en god bit på väg.

Anf. 13 MARIA FERM (MP):

Fru talman! Det finns såklart mycket som behöver göras framöver för att bekämpa alla former av rasism, inklusive antisemitism, i Sverige. Regeringen har, precis som Morgan Johansson påpekade, aviserat att en internationell konferens kommer att hållas 2020, 20 år efter Stockholm International Forum, om Förintelsen för att hedra dess offer.

Forum för levande historia har också i uppdrag att genomföra en omfattande utbildningsinsats om olika former av rasism i historien och i dag, där antisemitism tydligt ingår. Myndigheten tar nu fram utbildningsmaterial om olika former av rasism och genomför fortbildningar av bland annat skolpersonal, anställda vid polisen, Arbetsförmedlingen och socialtjänsten.

Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällsfrågor har sedan förra året fått en ökning av medel för att årligen till och med 2020 kraftigt öka fördelningen av statsbidrag för att främja verksamheten specifikt mot de olika formerna av rasism.

Vetenskapsrådet fördelar också från och med 2016 årligen särskilda medel för att stärka forskning inom området rasism, och Statens medieråd har i uppdrag att genomföra kampanjen No Hate Speech Movement i syfte att höja kunskapen om rasism och liknande former av fientlighet på internet bland barn och unga. Det ska även syfta till att stärka barns och ungas förmåga att använda sin yttrandefrihet och respektera mänskliga rättigheter och jämställdhet och stimulera till kritiskt tänkande vid användning av sociala medier.

Allt det här är såklart otroligt viktigt för att stärka hela samhällets förmåga att stå emot fientliga budskap.

Jag är också mycket glad för kultur- och demokratiministerns stora engagemang när det gäller antirasism. Kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke genomför regelbundet samråd med den judiska minoriteten och har den här frågan mycket högt upp på dagordningen. Hon deltog också i helgens kippavandring i Malmö och anförde att det ska råda nolltolerans mot intolerans.

Med tanke på det som Tobias Billström tog upp tidigare i debatten tolkar jag det som ren okunskap eller omedvetenhet att han inte nämnde att den kritiserade miljöpartistiska medlemmen också blev utesluten en kort tid efter att inbjudan gjordes. Självklart måste man agera tydligt mot intoleranta ageranden.

I år, 2017, är det snart hundra år sedan demokratin infördes i Sverige och kvinnor och män fick lika och allmän rösträtt. Demokrati handlar dock inte enbart om att få rösta. Det handlar också om människors lika värde, om att få vara den man vill vara utan att bli förföljd och om att tro på en gud eller en religion eller att låta bli.

Under 30- och 40-talen förföljdes Europas judar på det värsta sätt som historien har visat. Det var ett systematiskt mördande i det som kom att kallas Förintelsen. I dag finns bara ett fåtal överlevande kvar. Då det finns krafter som vill ändra historieskrivningen och förneka att Förintelsen har ägt rum måste vi demokrater fortsätta att påminna våra barn och andra som kommer efter oss om historien. Det är det enda sättet att säkerställa eller arbeta för att något liknande aldrig kommer att hända igen.

Anf. 14 JOHAN HEDIN (C):

Fru talman! I mitt inledande inlägg avslutade jag med att lyfta upp vårt ansvar som makthavare. Jag vill i det här inlägget ge några exempel på när det ansvaret inte har tagits.

Det finns säkert tillfällen då det här inte är helt lätt. Men som politiska ledare måste vi faktiskt visa just ledarskap när det gäller att markera mot antisemitism. Partierna ska vara öppna för människor att engagera sig, och vi behöver få in nya människor som är beredda att jobba för det som vi tillsammans tror på. Med öppenheten kommer också risker, och jag tror att alla partier har varit med om att människor med väldigt märkliga åsikter av någon anledning velat engagera sig.

Jag minns att vi hade en person som var föreslagen att stå med på en av våra listor, långt ned förvisso, men ändå, som senare visade sig ha en uppsättning väldigt märkliga idéer om tingens tillstånd och däribland Förintelsen. Som tur var upptäcktes det här snabbt och den personen ströks från listan och fick också lämna partiet. Det är så anständiga partier måste jobba.

Några som tvärtom verkar ha gjort det till en politisk affärsidé att låta allsköns galningar ta plats på sina listor och ge dem demokratiska plattformar för antidemokratiska idéer är Sverigedemokraterna. Listan kan göras lång, men jag tror att måttet måste anses vara rågat när en person som genom att vara vald på ett sverigedemokratiskt mandat här i Sveriges riksdag arrangerar ett seminarium där man bjuder in Karl-Olov Arnstberg som huvudtalare – en person som återkommande hyllas av högerextrema Nordfront för sitt arbete med att lyfta fram ”judefrågan”.

Sverigedemokraternas ordförande i Göteborg skriver under avslöjad pseudonym på nätforum sådana fruktansvärda saker om judar att jag inte kan återge dem här. Det är det grövsta man kan tänka sig. Det är hyllande av vidriga brott som nazisterna begick under andra världskriget och uttryckt beundran för namngivna nazistiska krigsbrottslingar.

Sverigedemokraternas ekonomisk-politiska talesperson, Oscar Sjöstedt, avslöjades på en videoinspelning dra mycket grova och fruktansvärt kränkande skämt om judar i koncentrationsläger.

Sverigedemokraternas talman, Björn Söder, sa 2014 att till exempel samer och judar inte kan vara svenska. Förutom det möjligen något tvivelaktiga i att se sig lämpad att avgöra detta är det i sak naturligtvis helt fel. Judar har levt i Sverige sedan åtminstone 1500-talet. Skåne blev svenskt först hundra år senare, kanske man kan tillägga.

Sverigedemokraterna må vara värst när det gäller kvaliteten på dessa kränkningar, men Socialdemokraterna spelar högt i ligan när det gäller kvantiteten. Att många av de berättelser vi hör om hur judar känner sig hotade kommer från Malmö är antagligen ingen slump. Malmö leddes i många år av socialdemokraten Ilmar Reepalu som gång på gång i olika

uttalanden visade att han inte tog den judiska befolkningens oro på allvar. I en ökad artikel i brittiska The Telegraph avfärdar Reepalu först att några attacker på Malmös judar över huvud taget sker. Sedan förklarar han att om några av dessa attacker, som alltså inte sker, ändå sker, så sker de på grund av Israels agerande.

Denna akuta svårighet när det gäller att hålla två tankar i huvudet samtidigt drabbar även andra delar av socialdemokratin. År 2009 arrangerades en demonstration mot Israel där flaggorna för Hizbullah och Hamas var många. Där fanns även flaggor med hakkors.

Det evenemanget lånade sig några av Arbetarepartiet socialdemokraternas allra främsta till att stödja. Dåvarande partiledaren Mona Sahlin var med, liksom tungviktare som Lars Stjernkvist och Wanja-Lundby Wedin och många fler. Jag påstår på inget sätt att någon av dessa håller sig med antisemitiska åsikter. Men de har inte tagit det ansvar som jag anser att politiska ledare måste ta när det gäller vilka organisationer, evenemang och rörelser vi ger vårt stöd, direkt eller indirekt.

Det är bland annat därför vi behöver ett nytt ledarskap för Sverige.
(Applåder)

Anf. 15 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V):

Fru talman! Ingen jude i Sverige ska behöva dölja davidsstjärnan under tröjan, välja bort kippan eller känna rädsla för att samlas i den judiska gemenskapen, skolan eller synagogan. Ingen människa i vårt land ska behöva dölja sin tro, kultur eller läggning.

För att mota tillbaka antisemitismen krävs det arbete på flera nivåer. För det första – och det är det mest akuta – gäller det att skydda såväl judar som judiska platser från hat och terror.

Vänsterpartiet och regeringen har i budgeten ökat de säkerhetsfrämjande åtgärderna och gjort den största satsningen på polisen på 20 år. Vi ser att polisen dessutom behöver mer kunskap om såväl religion som högtider och symboliskt viktiga platser för att kunna identifiera brott och för att kunna ge korrekta demonstrationstillstånd.

Alldeles för få hatbrott leder till åtal, fru talman. Vänsterpartiet vill prioritera hatbrott högre. Och vi vill att hatbrott ska få en egen brottskod. Vi anser att regeringen bör tillsätta en utredning i syfte att hitta brister i förundersökningsarbetet och föreslå åtgärder för att fler misstänkta hatbrott ska kunna identifieras och leda till åtal och fällande dom.

För det andra måste vi noggrant fundera över lagstiftning så att vi kan säkerställa att hets och terror mot folkgrupper inte är möjligt. De senaste årens upptrappade aktivitet från nazister visar att det judiska är måltavla igen, även här. Det är ingen slump att nazisterna marscherar i närheten av synagogor eller vid judiska högtider.

Det handlar om organisationer som Nordiska motståndsrörelsen, som förnekar Förintelsen, tror på en judisk världskonspiration och vill störta demokratin genom revolution. Personer ur denna rörelse är dömda för bombattentat i Göteborg och har upprepade gånger de senaste åren angripit Pride, har tvingat judiska föreningen i Umeå att lägga ned och har begått terrorattentat mot flyktingboenden och politiska motståndare.

Även grupper med vidriga åsikter har dock mötesfrihet, fru talman. Och det är centralt för vår demokrati. Men det finns anledning att fundera på om mindre ändringar i lagen om hets mot folkgrupp kan behövas för att

komma åt just det organiserade hotfulla budskap som en samling marscherande nazister ger uttryck för när de samlas under sina fanor. Och det är det som nu görs i översynen av hetslagstiftningen.

För det tredje – det här är nog det svåraste och mest nogsamma arbetet, det förebyggande – måste vi hitta strategier för att skapa ett samhälle som inte låter nationalismens och rasismens utestängande och förenklingar av vem vi är sätta tonen för vår framtid.

Sverige har inte alltid varit ett homogent och konfliktfritt samhälle. Tvärtom har den svenska välfärdsmodellen nötts fram genom kamp och motsättningar i arbetar-, kvinno-, funkis- och minoritetsrörelsernas strävan efter att frihet och rättvisa skulle omfatta fler av oss. Den insikten innebär att vi här inne måste ta ett politiskt ansvar för hur vi beskriver gemenskapen i Sverige och hur vi skapar möjligheter för människor som lever här att vara en del av den.

Eftersom antisemitismen länge har varit en del av Europas historia har det även lett oss till dyrköpta och smärtsamma insikter om att samexistens och mångfald är den enda vägen fram om vi vill förhindra framtida brott mot mänskligheten. Därför måste vi ta fram metoder som hjälper oss att stärka den insikten – i stort och smått.

Skolan är den plats som alla barn, utan undantag, har gemensamt och måste vara det självklara navet i det arbetet.

Anf. 16 FREDRIK MALM (L):

Fru talman! Det är svårt att bekämpa antisemitismen om man inte har kunskap om fenomenet, hur den yttrar sig, var den frodas och så vidare. En judisk vän sa en gång till mig att om han går ut på internet möts han oftast av en antisemitism från extremhögerhåll eller olika konspirationsteoretiska miljöer. Men om han går på en manifestation på gator och torg möts han ofta av en antisemitism från vänstern, i form av motdemonstrationer och annat som urartar. Och om han går till synagogan, på en gudstjänst till exempel, eller till församlingshuset för att fira en bar mitzva skulle den största risken att råka ut för någonting komma av att någon sorts radikal extrem jihadist eller terrorist skulle göra något.

Det är ganska intressant. Om man ska kunna motarbeta antisemitismen på ett brett plan krävs det dels åtgärder för förbättrad integration, dels åtgärder för att stärka skolans roll i detta, dels att fler människor blir kritiskt tänkande och kan se igenom den typen av konspirationer och annat som sprids via sociala medier.

I det sammanhanget tror jag att det är viktigt att vi har lärare som orkar och vågar stå upp för värdegrunden hela tiden när man har elever i klassen som på olika sätt drar i väg i extrem riktning, bort från demokratiska värderingar. Men många lärare vittnar om att det är svårare i dag att tala om till exempel Förintelsen, framför allt på en del håll i Sverige. Det krävs också att rektorer backar upp sina lärare i detta, och att de är tydliga gentemot föräldrar och andra med vad som gäller.

Fru talman! Dessutom är det viktigt att alla etablerade partier bryter med den del av Palestinarörelsen som inte söker en tvåstatslösning. Det är fullständigt orimligt att ledande politiker deltar i möten där det för det första inte går att förstå vad som sägs, eftersom allt skriks på arabiska, och där man för det andra deltar i att egga upp en aggressiv stämning som inte sällan urartar.

Det värsta vi har sett är det som hände i Malmö, då man vandaliserade och slog sönder halva innerstaden eftersom Israel skulle spela tennis i Malmö. Men det finns många andra exempel på detta. Några tidigare talare har också tagit upp en del saker.

Jag är ledsen. Jag har ingen avsikt att polemisera. Jag klargör bara vad som är ett faktum i Sverige. Det här är ett stort problem inom vänstern, och det har varit det länge. En hel del personer med vänsterbakgrund har varit tydliga i debatten med att de problemen existerar. Det är lite märkligt.

Det betyder inte att antisemitismen skulle vara större inom vänstern än på andra håll. Det är klart att det inte är på det sättet. Problemet är däremot att många inom vänstern har oerhört hög svansföring i sin antirasistiska profil och säger sig vara duktigare än alla andra på att se rasistiska strukturer. Men just de antisemitiska strukturerna verkar man vara blind för. Det är såklart ett bekymmer. Om vi ska kunna ha en bred politisk front mot antisemitismen krävs det en stark vänster.

(Applåder)

Anf. 17 ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Antisemitismen är unik då den har en djup grund hos såväl islamistisk extremism som vänsterextremism och högerextremism.

När det kommer till att bekämpa antisemitism som kommer från nazistiska kretsar visar vi samlat vår avsky för den vidriga ideologin. Det finns statliga myndigheter med uppdrag att upplysa om dess brott och varenda skola undervisar om nazismen.

Samtidigt som vi med all kraft fortsätter att bekämpa nazismen som tycks vara på organisatorisk frammarsch i Sverige måste vi också bekämpa antisemitism från vänsterextremister och islamistiska extremister.

Forum för levande historia gjorde 2005 en undersökning om antisemitiska attityder i Sverige. Man fann att 39 procent av dem som betecknar sig som muslimer hade en systematisk antisemitisk inställning jämfört med totalt 5 procent.

Vi vet att antisemitismen är en djupt förankrad ideologi i många länder i Mellanöstern. Vi måste ta det på största allvar och vara tydliga med vilka värderingar som gäller i Sverige.

Man behöver göra en uppföljning av Forum för levande historias undersökning om antisemitiska attityder. Vi behöver få in information och undervisning om antisemitism redan i nyanländas introduktionspaket och introduktionsprogram.

Inom ramen för föreningen Zikaron reser tredje generationens överlevande runt i landet för att berätta om de fasor som drabbade deras mor- och farföräldrar under Förintelsen. I skolor i utanförskapsområden är det inte ovanligt att tillträde nekas då man inte kan garantera säkerheten. Detta är fullkomligt oacceptabelt. Undervisning om Förintelsen måste vara obligatorisk för alla.

I Expressen beskriver Somar Al Naher hur hennes uppväxt i Damaskus präglades av antisemitism, hur syrierna – med hennes ord – hjärntvättas att hata judar. Hon skriver:

”Redan i tidig ålder fick vi barn lära oss att aldrig någonsin låta oss förknippas med judisk kultur. Judiska namn, symboler, språk, allt som andades judiskhet betraktades som en del av en sionistisk världsordning. Det var inget som jag förstod innebörden av som barn, men jag lärde mig ändå

att skilja mellan davidstjärnan och en 'vanlig' stjärna, mellan ett judiskt namn och ett 'vanligt' namn. Mellan det onda Israel och det goda Syrien. Allt det judiska gjordes politiskt."

Det här får konsekvenser. Det får konsekvenser i Sverige nu. Det får konsekvensen att 200 personer skriker ut en intifada och dödshot mot judar från Malmö. Det får också som konsekvens att det finns personer som hör-sammar deras rop.

Vi kan inte bortförklara antisemitismen i Sverige med vare sig Benjamin Netanyahus eller Donald Trumps uttalanden.

I Sveriges Television skyldes Trumps beslut att flytta ambassaden på den "judiska lobbyen". Tidigare i år kallade man Emmanuel Macron för Rothschildbankir. Det är Sveriges kanske viktigaste mediekanal som genom brister i rutinerna eller vilken ursäkt som man för dagen använder reproducerar de antisemitiska konspirationsteorierna.

Antisemitismen i Sverige härstammar från en lång rasistisk tradition som kunnat växa sig stark, och det måste bli ett slut på den.

Vi måste rycka upp antisemitismen med rötterna. Den ska inte ha en plats i det svenska samhället.

(Applåder)

Anf. 18 Justitie- och inrikesminister MORGAN JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag har redovisat de brottsbekämpande och förebyggande åtgärder som vi har vidtagit. Det gäller de säkerhetshöjande åtgärderna, anslaget till Säkerhetspolisen för en ökad kontroll av våldsbejakande extremism i olika former och polissatsningarna där man för övrigt bygger upp hatbrottsgrupper som kan jobba specifikt mot den här typen av brott. Det handlar om en översyn av hetslagstiftningen och ordningslagen. Jag tror inte att jag fick något svar från Fredrik Malm om inställningen till hetslagen och ordningslagen.

Maria Ferm utvecklade ytterligare de förebyggande åtgärderna när det gäller hur arbetet med levande historia intensifieras. Forum för levande historia inrättades för 20 år sedan, och det har varit framgångsrikt, bland annat med fler hågkomstresor för att minnas Förintelsen, för att fler ska kunna uppleva på plats det som Förintelsen handlade om.

Sedan märker jag i debatten att ett par av alliansföreträdarna verkar söka konflikt snarare än samförstånd. Jag tycker inte att den här debatten tjänar på det. Man verkar vara väldigt angelägen om att söka konflikt också med socialdemokratin. Jag tar inte upp den handsken. Jag har varit aktiv i det socialdemokratiska partiet i över 30 år, så jag vet mycket väl vilka värderingar vi står för och vad vi har arbetat för under dessa år.

I de här frågorna har vi konsekvent verkat för ökad avspänning mellan olika grupper. När det gäller Palestinafrågan har vi varit glasklara i alla år. Det behövs en tvåstatslösning, och vi har arbetat på plats med de organisationer och de partier som det handlar om för att försöka att åstadkomma en sådan lösning.

Vi må ha olika uppfattningar om Israel och Palestinafrågan, men jag tycker att den här debatten måste handla om antisemitismen. Den kan inte hindra oss att ha olika uppfattningar i den fråga för att söka samförstånd om vad som måste göras för att minska spänningarna och bekämpa antisemitismen.

Jag tycker inte att den här frågan tjänar på den konfliktnivå som en del av partierna vill visa.
(Applåder)

Prot. 2017/18:52
18 december

*Aktuell debatt om
antisemitism i Sverige*

Anf. 19 TOBIAS BILLSTRÖM (M):

Fru talman! Det har varit en bra och tänkvärd debatt. Jag vill än en gång tacka Kristdemokraterna för initiativet.

Till Maria Ferm vill jag säga att i debatten den 17 maj förra året kunde kulturminister Alice Bah Kuhnke inte ens fördöma sin partikollega som hade bjudit in Salman al-Ouda till Malmö, än mindre hans besök i sig. Läs gärna protokollet från den 17 maj! Jag gjorde det nyss på riksdagen.se.

Fru talman! Jag blir arg, ledsen och besviken när den judiska församlingen i Umeå måste lägga ned sin verksamhet för att polisen inte klarar av att skydda den. Det är inte judarnas eget ansvar att garantera sin säkerhet. Statens mest grundläggande och fundamentala skyldighet är att garantera människornas trygghet. Här har rättsstaten misslyckats. Kostnaderna för säkerheten kan inte och ska inte åligga enskilda församlingar.

Därför har vi i Moderaterna i vår budget en särskild satsning på 10 miljoner kronor årligen för att stärka trossamfundens arbete med säkerhet.

Stora delar av de judiska församlingarnas resurser ska inte behöva gå till säkerhetsskyddsåtgärder. Därför vill Moderaterna att staten ska ta en större del av detta ansvar. Det är det minsta vi kan göra för att förbättra situationen för de människor av judisk härkomst som lever i det här landet.

Fru talman! Vi måste stå starka tillsammans för dem som utsätts för antisemitism. Det borde vara det viktigaste och tydligaste beskedet från debatten här i kammaren i dag.

(Applåder)

Anf. 20 PATRICK RESLOW (-):

Fru talman! Jag förstår att Centern känner sig tvungen att komma med påhopp på Sverigedemokraterna, inte minst för att Centern själv sitter i ett mycket tunt glashus i de här frågorna. Låt mig lämna det därhän och i stället rikta ett tack till Kristdemokraterna för att ha initierat denna viktiga debatt.

I den bästa av världar skulle den förmodligen också leda till konkreta resultat, men sett till erfarenheterna av de sju övriga partiernas oförmåga att komma till rätta med allvarliga samhällsproblem, så hyser jag ingen större förhoppning om att de är mogna denna uppgift heller.

Vi sverigedemokrater kommer därför att fortsätta vår kamp för att våra svenska värderingar ska gälla alla. Vi kommer att fortsätta att stå upp för rättsstatens mest grundläggande uppgift att skydda sina medborgare. Detta gäller i allra högsta grad den judiska befolkningen.

Judar i Sverige ska inte behöva gömma sig. Judar i Sverige ska inte känna rädsla för att gå på gator och torg. Synagogor ska inte behöva hårdbevakas. Judiska skolor och förskolor ska vara öppna, precis som alla andra skolor och förskolor. Judar ska våga bära sin davidsstjärna. Det är vår plikt att säkerställa detta.

Jag hoppas ändå någonstans att den här debatten sprider sig runt om i samhället och att vi vågar stå upp för vårt civilkurage och säga till, säga ifrån och reagera nästa gång när vi ser att antisemitismen gör sig påmind.

Anf. 21 MARIA FERM (MP):

Fru talman! Jag vill också tacka alla deltagare för en viktig debatt och för det stora engagemanget och beslutsamheten i dessa frågor. Det krävs att vi är tydliga och arbetar konsekvent mot alla former av rasism. Det krävs att vi lägger ned resurser på det polisiära arbetet så att det brott som begås också kan lagföras så att skyldiga personer kan dömas.

Det krävs också att vi fortsätter att stärka det förebyggandet arbetet, säkrar att vi arbetar mot intoleranta attityder i samhället och genomför insatser för att skydda den judiska minoriteten, eftersom det finns ett behov av det. De säkerhetshöjande insatserna kommer också att vara viktiga framöver.

Antisemitismen är ett gift i samhället, och vi behöver alltid arbeta för att öppenhet och humanitet ska vinna över hatretorik och inskränkthet.

Anf. 22 JOHAN HEDIN (C):

Fru talman! Jag vill rikta ett stort tack till Kristdemokraterna som tog initiativ till denna mycket viktiga debatt. Det var bra att vi fick ihop det här så snabbt så att vi fick göra det här före jul och därmed verkligen visa våra ståndpunkter.

Jag tror att nyckelordet för detta i debatten och på många andra ställen i samhället stavas ledarskap. Vi lider lite grann i Sverige av att det har skett ett skifte i hela samhällsmodellen. Vi har gått ifrån ett auktoritetssamhälle till ett ledarskapssamhälle, men vi har inte fullt ut lyckats fylla det nya ledarskapssamhället med ledarskap.

Att med all tydlighet säga ifrån i sådana frågor som vi debatterar i dag är att visa ledarskap. Politiskt ledarskap är att ta samhällsproblem på allvar och föreslå kloka policyförslag som löser problemen långsiktigt och varaktigt och som är förenliga med rättsstatens principer. Det är inte alltid de som är det mest opportuna, men det är de som fungerar och som är långsiktigt hållbara.

Motsatsen till politiskt ledarskap är att försöka använda allvarliga samhällsproblem, som exempelvis antisemitism, för att föra en egen politiska agenda som ibland hetsar mot andra grupper. Motsatsen till politiskt ledarskap är att släppa in hatets krafter, mer eller mindre medvetet, och kanske räkna med deras stöd. Motsatsen till politiskt ledarskap är att se mellan fingrarna med antidemokratiska krafter för att vinna sympatier och opinioner hos grupper som man annars inte hade träffat.

I allt detta måste vi vara väldigt noggranna med att visa ledarskap och föregå med det goda exempel som vi som lagstiftare och ledamöter kan göra.

Med detta vill jag hälsa alla kollegor och fru talmannen en god jul och ett gott nytt år.

Anf. 23 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V):

Fru talman! Återigen vill jag rikta ett tack till Kristdemokraterna för debatten.

Vi har i dag talat om det avskyvärda och centrala kugghjulet i den rasistiska motor som antisemitismen utgör. Jag har varit glad över att jag har fått höra ett samstämmigt fördomande. Jag hoppas att vi även andra dagar kan tala om de övriga kugghjul som är en del av motorn. Det handlar om islamofobi, antiziganism och afrofofi. Vi måste förstå att alla dessa delar

är en del av exakt samma sak och att denna motor inte ska ha en plats i vår framtid. Vi ska heller inte generalisera om muslimer eller romer och deras avståndstagande till saker som pågår i världen.

Under tiden som Fredrik Malm talade kom jag att tänka på en sak som jag egentligen alldeles för sällan berättar. Min farfar var motståndsmän i Danmark under den tyska ockupationen. Han var socialist och på många sätt en modig man. Men han var också antisemit. Det ledde till en livslång konflikt med min far och med hela min familj. Detta ledde mig också till insikten om att det inte finns någon antirasism om den inte är konsekvent.

Det gör att jag undrar lite när jag hör Fredrik Malms attacker på vänstern. Det här är ju vad som har lett mig till det parti som jag är med i i dag. Jag skulle aldrig acceptera en antirasism som inte är konsekvent. Det betyder att jag kommer att fortsätta försvara judars rätt till sin tro och muslimska kvinnors rätt att gå på en gata utan att bespottas.

Denna antirasism hoppas jag kan vara lika konsekvent för alla er andra här inne. Det är vårt ansvar.

Anf. 24 FREDRIK MALM (L):

Fru talman! Telefonen ringde hemma hos Hagge Geigert någon gång på 80-talet, men han var inte hemma så telefonsvararen gick igång. Då lät det så här: ”Vi ska bränna dig, ditt jävla judesvin. Fy fan, ditt äckliga lilla judesvin.” Den som talade in detta hette Anders Klarström. Han skulle några år senare grunda Sverigedemokraterna.

Detta är rätt intressant när vi här talar om vikten av att vi är enade mot antisemitism. Mitt parti har sina rötter i rösträttsrörelsen. Det är därför vi har en blåklint – Östergötlands landskapsblomma – som partisymbol. Sverigedemokraterna har sina rötter i vitmaktrörelsen. Det är en helt annan rörelse. Det är en rörelse som har stått på fel sida om demokratins gräns i alla år.

Det här är intressant, fru talman, för antisemitismen löper som en röd tråd genom partiets historia och ända till nu. Det är väl bara ett år sedan man tvingades utesluta en person, som dessutom sitter i riksdagen, som menade att judarna styr medierna och så vidare.

Om man ska bekämpa antisemitismen måste man förstå att vissa som hävdar att antisemitism är fruktansvärt i praktiken inte har något ärligt och uppriktigt engagemang mot det här. Det är viktigt att förstå, tycker jag. Sverigedemokraterna använder kampen mot antisemitism som ett sätt att distansera sig från sitt eget nazistiska förflutna. Det här är sanningen.

Jag är väldigt kritisk mot den antisemitism som finns inom vänstern, och jag är minst lika kritisk mot den antisemitism som kommer från höger-radikalt håll, i en framvällande ultrahöger som polariserar vårt diskussionsklimat och försvårar detta kraftigt. För att bekämpa antisemitismen krävs att alla demokrater visar en gemensam front mot all form av extremism.

(Applåder)

Anf. 25 ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Just nu pågår det judiska firandet av chanukka, ljushögtiden. Vi vet att en insats av godhet kan lysa upp i mörkret, stoppa ondskan och rädda en människas liv. Den som räddar ett liv räddar hela världen, enligt Talmud.

I riksdagen finns ett minnesmonument över Raoul Wallenberg. Varje gång jag passerar det påminns jag om den heroiska insats som han gjorde för att rädda tiotusentals judars liv undan Förintelsen. Raoul Wallenberg stod upp för det som var rätt, trots att det medförde stora personliga risker. På frågan varför han riskerade sitt liv för sin gärning svarade han: ”Jag har inget annat val.” Wallenbergs civilkurage är imponerande, och det har gjort honom till en av det mest kända svenskarna i världen.

Så här i slutet av denna debatt vill jag tacka alla som har deltagit. Låt oss inspireras av Wallenbergs osjälviska kamp för judarna och för sina medmänniskor. Låt oss med samma kraft och civilkurage bekämpa antisemitismen i Sverige i dag, för antisemitismen är avskyvärd. Vi känner igen den, vi hatar den och vi kommer alltid att bekämpa den, oavsett varifrån den kommer. Vi kommer aldrig att tystna. Vi har inget annat val.
(Applåder)

Anf. 26 Justitie- och inrikesminister MORGAN JOHANSSON (S):

Fru talman! Också jag vill avslutningsvis rikta ett tack till Kristdemokraterna och Andreas Carlson för detta initiativ. Det var bra att vi kunde genomföra debatten så pass snabbt efter de vedervärdiga händelser som är bakgrunden till debatten.

Vi är kanske på sätt och vis inne i ett politiskt skede just nu. Det är drygt 70 år sedan andra världskriget tog slut och alla Förintelsens faser avslöjades och rullades upp. Allt färre kan nu vittna om vad som hände, och det är allt färre som med egna ögon såg vad som kan hända när man släpper lös onskans krafter i ett land på det sätt som skedde i Tyskland, Italien och andra länder i Europa vid den tiden.

Jag satt en eftermiddag för en dryg månad sedan med en av de personer som fortfarande kan vittna om detta, Hédi Fried. Hon är nu över 90 år men är fortfarande oerhört aktiv. Det är en fantastisk person. Men när dessa människor efter hand försvinner blir det ännu viktigare att vi som nu är aktiva klarar av att föra just den kampen vidare. Det kan vara så att vi efter kriget i stor utsträckning blev vaccinerade mot den här onskans krafter och att det här hela tiden låg som en påminnelse. Men nu kan det vara en sådan situation där detta vaccin börjar släppa. Då blir det ännu viktigare att vi är tydliga i våra fördömanden av antisemitism och annan rasism, oavsett varifrån den kommer, och att vi förstår att demokratin måste försvaras av varje generation och att det i stor utsträckning på sätt och vis nu är vår tur att göra just det.
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 10.40 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 11.00, då interpellationssvar skulle lämnas.

Sammanträdet återupptogs kl. 11.00.

§ 2 Anmälan om betänkande

Följande dokument anmäldes:
Finansutskottets betänkande
2017/18:FiU10 Statens budget för 2018

§ 3 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2017/18:265

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:265 Hemlösa barn
av Jenny Petersson (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 23 januari 2018.

Skälet till dröjsmålet är andra sedan tidigare inbokade åtaganden.

Stockholm den 12 december 2017

Socialdepartementet

Åsa Regnér (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Skrivelser

2017/18:50 till justitieutskottet

2017/18:68 till utbildningsutskottet

§ 5 Svar på interpellation 2017/18:99 om Östlig förbindelse

*Svar på
interpellationer*

Anf. 27 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jessica Rosencrantz har frågat mig vilken regeringens inställning är till Östlig förbindelse och om jag avser att verka för att den kommer till stånd, om jag, likt finansborgarrådet i Stockholms stad, bedömer att Östlig förbindelse är en statlig angelägenhet och hur regeringen avser att använda återstoden av de 2 miljarder som var öronmärkta för Östlig förbindelse.

Den 31 augusti 2017 överlämnade Trafikverket sitt förslag till ny nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2018–2029 till regeringen. Trafikverket har föreslagit att Östlig förbindelse utgår med ett så kallat ordnat avslut. Trafikverket hänvisade till då pågående förhandlingar inom ramen för Sverigeförhandlingen och att objektet därmed kunde få förnyad aktualitet.

Som bekant meddelade Sverigeförhandlingen den 4 september 2017 att det inte fanns förutsättningar för en principöverenskommelse om regional finansiering med berörda kommuner och avbröt därför förhandlingarna. Östlig förbindelse finns dock med i Trafikverkets planförslag som en del i ”Storstockholm – framkomlighets-, miljö- och kapacitetsbrister i transportsystemet”, som är en så kallad utpekad brist, ett begrepp som Trafikverket använder för att uppmärksamma regeringen på att den sannolikt kommer att behöva hanteras i samband med kommande revideringar av nationell plan.

Om regeringen i sitt kommande beslut delar Trafikverkets bedömning av utpekade brister kommer Trafikverket att prioritera framtagandet av fördjupade underlag så att det kommer att finnas mer kunskap om bristerna och möjliga åtgärder vid nästa planeringsomgång. Om den ekonomiska ramen för namngivna investeringar skulle utökas med 10 procent föreslår Trafikverket att 2 miljarder kronor avsätts till Östlig förbindelse.

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

Anf. 28 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

En ansvarsfull politik kräver en genomtänkt syn på samhället och en långsiktig färdväg för att bygga Sverige starkare. Tyvärr skapar regeringens trafikpolitik osäkerhet när den borde skapa förutsägbarhet.

Lagt kort ligger, brukar vara en viktig devis för att skapa förtroende. Tyvärr inleddes den här mandatperioden med att regeringen aktivt bröt mot detta när man stoppade bygget av Förbifart Stockholm, till en kostnad om över 100 miljoner kronor för skattebetalarna och efterföljande kritik från konstitutionsutskottet mot dåvarande statsråds hantering.

Nu ser vi att samma sak riskerar att upprepas när det rödgrönrosa styret i Stockholms stad har sagt nej till en östlig förbindelse och att Trafikverket därför lyfter ur den ur förslaget till kommande nationell plan, trots att alliansregeringen avsatte 2 miljarder för vägen och endast en fjärdedel har använts.

Stockholm växer och så även trafikproblemen som en följd. De senaste veckorna har kantats av en debatt om miljözoner. Vi moderater ser behovet av att förändra biltrafiken. Men det är anmärkningsvärt och en smula dubbelsidigt att regeringen i och med införandet av miljözoner vill begränsa biltrafiken i våra städer och samtidigt motsätter sig byggnationen av en komplett ringled runt staden som skulle kunna förflytta trafiken ut från stan.

Hållbarhet och rörlighet behöver inte utesluta varandra, fru talman. En ringled är ett steg mot ett förändrat bilåkande med ett långsiktigt hållbarhetstänk.

Statsrådet sa att han inte ville kommentera enskilda objekt, och jag kan ha respekt för det. Men låt mig då ställa frågan: Vad är statsrådets principiella inställning till ringleder runt våra städer som ett sätt att minska biltrafiken inne i stan? Vi har sett många rapporter som visar på potentialen att minska trängsel, bilköer och därmed också utsläppen i våra städer, tack vare till exempel en östlig förbindelse och en ringled runt Stockholm.

Alltså: Vad är statsrådets principiella inställning till ringleder generellt och till en ringled runt Stockholm? Och vad är statsrådets inställning vad gäller rimligheten i att en enda kommun, eller rättare sagt ett par partier i en kommun, kan ha vetorätt mot ett projekt som hela den övriga regionen tycker är avgörande för huvudstadens utveckling och där många andra delar av landet också gör bedömningen att en ringled runt Stockholm skulle sätta stopp för den trafikinfarkt som många upplever när de i dag ska passera Stockholm?

Anf. 29 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag ska ärligt säga att jag tycker att det sista uttalandet från Jessica Rosencrantz var väldigt förvånande. Det är ett grovt ifrågasättande av det kommunala självstyret i Sverige – när den demokratiskt valda majoriteten i Stockholm fattar sina beslut – att säga: Är det rimligt att de har den uppfattningen? I Sverige har vi under lång tid haft kommunalt självstyre, och vi tycker att det är självklart att kommuner ska kunna ha den uppfattningen. Det var ett förvånansvärt uttalande.

Sedan fick jag tre nya frågor, men jag tänker hålla mig till de frågor som interpellationen rör. Jag kan konstatera att vi diskuterar Trafikverkets förslag. Regeringen har inte tagit ställning. Jessica Rosencrantz gör återkommande i sitt anförande en koppling mellan Trafikverkets förslag och regeringens förslag som inte är giltig. Förslaget från Trafikverket är myndighetens bedömning, och det är ute på remiss. Remissperioden är precis avslutad, och just nu bereder vi frågan i Regeringskansliet.

Däremot är det ingen tvekan om att denna regering, till skillnad från när vi hade en moderatledd regering, har en lite angenämare situation när det gäller att titta på vilka projekt som ryms inom nationell plan. Vi har nämligen 100 miljarder mer.

Vi har mer resurser till förfogande för viktiga infrastruktursatsningar än vad den borgerliga regeringen hade, för då valde man att lägga pengar på skattesänkningar i stället för investeringar. Vi har mer pengar till järnvägsunderhåll, och vi har mer pengar till investeringar – 100 miljarder mer.

När man sedan ska fatta beslut om vilka prioriteringar som ska vara mest giltiga i Stockholmsregionen tycker jag en viktig del är vad det finns regional uppslutning kring. Jag har varit noga när jag har åkt runt i landet med att se om regionerna kan samla sig kring det som är deras viktigaste prioriteringar. Där kan man konstatera att det spretar lite i huvudstadsregionen. Det är naturligtvis bekymmersamt eftersom jag tror att det är till nytta för stockholmarna om politikerna kan vara överens över blockgränserna.

I detta fall skulle jag verkligen vilja att Moderaterna talade om en prioriterad Tvärförbindelse Södertörn före Östlig förbindelse eller om hur prioriteringsordningen är. För regeringen är det ingen tvekan. Vi använder 100 miljarder mer till viktiga infrastrukturinvesteringar. Vi kommer att lyssna till remisserna, och framför allt kommer vi att ta ställning och lägga fram ett förslag lagom till våren 2018.

Anf. 30 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Jag har den största respekt för kommunalt självstyre. Jag ser hur resenemanget går hos det lokala styret i Stockholms stad. Det handlar mycket om att man tycker att denna väg är ett statligt åtagande, och då faller frågan på statsrådets bord om han anser att den östliga förbindelsen och en ringled runt Stockholm är ett prioriterat objekt.

Det stämmer att det är Trafikverkets förslag som vi har på bordet, men vi är alla medvetna om och Trafikverket själva säger att anledningen till att Östlig förbindelse har tagits bort i deras förslag är att man inte upplever att det finns stöd lokalt för att driva projektet över huvud taget eller ens medfinansiera det i någon utsträckning. Samtidigt ser vi att statsrådets egna kollegor i Nacka, Värmdö och många andra kommuner i regionen tvärtom tycker att detta är ett viktigt projekt.

Men min fråga blir, som sagt, också principiell. Jag vet att statsrådet inte brukar kommentera enskilda objekt, men det handlar mycket om att lagt kort ligger. Nu slår sig statsrådet för bröstet för att man har mer pengar i planen. Det tycker jag är väldigt trevligt. Det brukar bli så allteftersom åren går: att man lägger mer pengar. Moderaterna lägger totalt sett mer pengar än regeringen. Men om det då finns så mycket pengar att använda till infrastruktur undrar jag: Är inte Östlig förbindelse ett prioriterat objekt, trots att det ligger i den nuvarande nationella planen? Det är ju det som man måste återkomma till.

Vi har sett att Trafikverket har lyft ut det objekt som handlar om en ny järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Borås. Det ingick nämligen också i regeringens direktiv till Trafikverket. Där gäller inte längre lagt kort ligger, vilket har orsakat stor upprördhet i den regionen. Detta skedde trots att alliansregeringen hade avsatt pengar för det projektet – att bygga ny järnväg där.

Nu ser vi att de 2 miljarderna för Östlig förbindelse riskerar att lyftas ut för att statsrådets kollegor i Stockholms stad inte längre fullt ut står bakom detta. Då blir min fråga om man kan lita på att regeringen i den kommande planen kommer att låta de objekt som ligger i den här planen ligga kvar.

Sedan ska jag fråga om den principiella inställningen, även om det är en tangerande fråga: Tycker statsrådet att det finns en rimlighet i att försöka flytta ut biltrafiken från våra innerstäder? Eller kommer regeringens enda svar i fråga om att lösa miljöproblemen i våra städer att vara miljözoner, det vill säga att man ska förbjuda bilar att åka där men inte ge något alternativ genom att leda trafiken runt stan? Det sistnämnda är Moderaternas politik. Vi tror att vi också i framtiden kan åka bil, gärna med hållbara bränslen och mer av el och biodrivmedel. Man kan också gärna flytta trafiken från innerstaden, från trängsel och köer, till en ringled runt stan.

Låt mig ställa frågan igen: Tycker statsrådet att det finns en principiell fördel med att bygga en ringled runt Sveriges huvudstad? Det är faktiskt den enda huvudstaden i Europa som ännu inte har en fullgod ringled.

Prot. 2017/18:52
18 december

Svar på
interpellationer

Anf. 31 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är också en huvudstad i Europa som har eftersatta investeringar i viktig infrastruktur och som har missat chansen att göra stora investeringar, inte minst i tunnelbanesystem och kollektivtrafiksystem, under en väldigt lång tid. Det kan man beklaga. Här hade man under långa tider behövt göra investeringar. Men när Moderaterna styr i regioner eller i riket låter de bli att investera i nödvändig gemensam infrastruktur.

Lagt kort ligger är ett egenpåkittat talesätt. Jag noterar att det inte gällde när den moderatstyrda regeringen valde att plocka undan Norrbotten från det som då var Trafikverkets förslag. Det kommer alltid att vara så att regeringen har möjlighet att både lyfta in och lyfta ut projekt som så småningom ska ligga i en nationell plan. Men jag eftersträvar förutsägbarhet. Det är en styrka om vi kan ha det i Sverige när det gäller stora infrastrukturella projekt.

Östlig förbindelse är speciell i det sammanhanget. Här fanns det 2 miljarder avsatta. Projektet som sådant kostar 21 miljarder. Det är viktigt att man vet vilka summor vi faktiskt talar om i detta sammanhang. Och jag tycker att det är viktigt om man regionalt kan vara överens om vilka prioriteringar som finns.

Sedan blir det lite udda. Den första förstudien kring Östlig förbindelse färdigställdes av Moderaterna våren 2006. Det var en borgerlig regering i riket under åtta år. Det tog ändå fram till 2013 innan Moderaterna lyfte fram frågorna i det som kallades Stockholmsförhandlingen. Under sju års tid lyfte inte heller Moderaterna ett finger för att lyfta fram prioriteringen av Östlig förbindelse.

Här kommer nu moderata önskelistor, som ett pärlband, med viktiga infrastruktursatsningar. Jag ska lite senare under dagen ha en interpellationsdebatt om Sydostlänken. Jag kan tänka mig att det kommer andra moderata riksdagsledamöter som har sina önskeprojekt. Men till sjuende och sist ska allt rymmas inom en ram. Där har vi 100 miljarder mer än vad som fanns under den tid som Moderaterna styrde riket.

Jag känner mig trygg med att vi under remisstiden har fått in kloka synpunkter. Jag uppskattar regioner där man är överens och förmår att prioritera viktiga nationella projekt. Jag tycker att det är viktigt att vi klarar av att hitta en bra finansiering för projekten som ska genomföras. Ingen är nöjdare än jag om de dessutom kan bidra till att vi klarar av tillgänglighet, omställning ur klimatsynpunkt, att stärka konkurrenskraften och att implementera ny teknik – det är viktigt för regeringen. Det måste vara utgångspunkten när vi nu investerar i nytt.

Men, som sagt, detta är Trafikverkets förslag. Vi bereder det. Jag noterar att moderater i hela landet har många synpunkter på många av förslagen. Det ska bli spännande att se hur man får ihop kalkylen. Jag är lite mer försiktig med att lova projekt på olika håll och i olika delar i landet. Jag vill se till att vi klarar en ansvarsfull finansiering. Vi tänker nämligen inte lämna efter oss stora budgetunderskott i de statliga finanserna. Det är annars något som brukar vara en moderat tradition.

Anf. 32 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Nu handlar det inte om en ny önskelista, utan det handlar om en genuin fråga om hur de objekt som redan finns i den nuvarande nationella planen kommer att hanteras.

Det är klart att det är väldigt glädjande att vi har mer pengar till infrastruktur, både regeringen och Moderaterna. Moderaterna satsar, som sagt, mer pengar totalt sett än regeringen på infrastruktur de kommande tolv åren. Då blir frågan: Vad ska vi göra med de pengarna?

Jag ser en oroande tendens från regeringens sida: att man konsekvent beskriver väginvesteringar som någonting som får stå tillbaka i den kommande planen. Där svarar vi moderater att vi matchar varenda krona som regeringen lägger på järnvägsinvesteringar, men vi gör också större satsningar för att se till att vägnätet ska fungera.

Tyvär har denna regering en tradition av att motsätta sig viktiga vägprojekt i landet. Det var därför man inledde mandatperioden med att stoppa Förbifart Stockholm. Det var på grund av att riksdagen agerade som vi över huvud taget fick igång bygget en gång till. Då får statsrådet ha överseende med att det finns en viss oro i kammaren för att viktiga vägobjekt riskerar att behöva stå tillbaka.

Tror man att bilen behövs också i framtiden, och vill man samtidigt värna en ökad hållbarhet? I så fall tror man att det är bättre att trafiken går runt stan än genom stan, med utsläpp och köer som följd.

Jag noterar att vi förmodligen inte kommer att få något skarpt svar från statsrådet i dag mer än detta: Ja, det finns en möjlighet att objekt lyfts ut. Då får vi helt enkelt bara hoppas att det i regeringens kommande plan finns utrymme för viktiga vägsatsningar. Vi måste kunna satsa på järnväg och väg samtidigt. Det behövs om hela Sverige ska hålla ihop och fungera och om stad liksom landsbygd ska kunna se jobb växa fram och tillväxt öka. En ringled runt huvudstadsregionen är en viktig del i att öka hållbarheten och öka framkomligheten.

Anf. 33 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag delar uppfattningen att det är viktigt att vi gör ansvarsfulla investeringar i både stad och landsbygd. Det är en viktig del som man ska tänka på i detta sammanhang. Moderata företrädare har en tendens att lyfta fram infrastrukturella projekt i storstadsregionen. Men jag är angelägen om att vi ska kunna lägga fram förslag som täcker de behov som finns i hela landet – som möter besöksnäringen i Västerbotten och i Jämtland, som möter skogsindustrins behov i norra Sverige eller hemma i mitt Småland, som möter behoven nere i Skåne av goda förbindelser med kontinenten och som möter sjöfartens betydelse i hela landet. Det ansvaret har regeringen.

Det är klart att jag kan förstå att Jessica Rosencrantz utifrån sin valkrets vill lyfta fram viktiga vägsatsningar i Stockholmsregionen. Men jag skulle önska att man inom regionen kunde hitta en mer gemensam prioriteringsordning i fråga om vilka som är de viktigaste projekten, kanske till och med de viktigaste vägprojekten, om jag ska vara så tydlig. Inte ens det tycker jag att jag har fått mig till livs när jag har träffat regionala företrädare för Moderaterna eller andra partier.

Det är viktigt att man klarar av en regional samling – det gör man i många delar av landet. Det är också viktigt att vi gemensamt tar ansvar för finansieringen. Då är 2 miljarder för ett 21-miljardersprojekt inte riktigt en färdig finansiering. Det tror jag att Jessica Rosencrantz och jag kan vara överens om. Därför tänker jag fortsätta att lyssna. Jag tänker ta in synpunkter. Jag tänker väga de olika nationella intressena mot varandra.

Jag konstaterar: Lagt kort ligger inte. Det ska det inte göra, för det är regeringen som slutligen fastställer den nationella planen. Så har det varit när vi har haft moderatledda regeringar. Så har det varit när vi har haft socialdemokratiskt ledda regeringar. Regeringen måste ha möjlighet att göra de avvägningarna. Jag tror att det finns en hel del av Jessica Rosencrantz partikamrater som uppskattar den hållningen, för det finns ett och annat projekt som Trafikverket inte har tagit med som vi från regeringens sida kanske anser ska få en högre prioritering.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 6 Svar på interpellation 2017/18:107 om säkerhetsklassad information på Transportstyrelsen

Anf. 34 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jessica Rosencrantz har ställt ett antal frågor till mig med anledning av händelsen kring Transportstyrelsens outsourcing av it-drift.

Den första frågan handlar om vilka åtgärder jag avser att vidta för att förbättra de enligt Jessica Rosencrantz uppenbart bristfälliga rutinerna inom myndigheten. Självklart är jag, precis som Jessica Rosencrantz, angelägen om att undvika nya händelser liknande den som inträffade på Transportstyrelsen.

Redan en vecka efter att jag tillträdde som statsråd beslutade regeringen om ett uppdrag till Transportstyrelsen att kartlägga vilka uppgifter som hanterades felaktigt i samband med upphandlingen av it-drift och att bedöma vilken skada som har uppstått till följd av detta. I uppdraget ingår också att bedöma nuläget och eventuellt behov av fortsatta åtgärder för att hanteringen av skyddsvärda uppgifter framöver ska ske på ett lämpligt sätt. Jag kan konstatera att Transportstyrelsens it-drift sedan den 1 oktober hanteras av svensk säkerhetsprovad personal.

Regeringen har även beslutat att låta en utredare granska hela händelseförloppet från att Transportstyrelsen initierade processen att upphandla it-driften. Detta handlar som bekant om en process som inleddes redan under den borgerliga regeringens tid. Båda dessa utredningar ska redovisas senast den 31 januari 2018. Därefter kommer regeringen att ta ställning till om det som framkommer motiverar ytterligare åtgärder.

En annan viktig åtgärd har varit att byta ut styrelsen för myndigheten. Styrelsen är ansvarig för att den interna styrningen och kontrollen fungerar. Jag har personligen poängterat för Transportstyrelsens nya ledning hur viktigt det är för mig och regeringen att myndigheten snabbt kommer till rätta med alla eventuella brister i interna rutiner. Att följa upp myndighetens arbete med detta står högt på dagordningen i Regeringskansliets löpande dialog med Transportstyrelsen.

En väl fungerande styrelse är naturligtvis också central för informationsförmedlingen mellan myndigheten och regeringen, vilket Jessica Rosencrantz andra fråga handlar om. När det gäller frågan om den interna informationsöverföringen har den genomlysning som statsministern tidigare aviserat pågått sedan augusti. Genomlysningen har syftat till att vi ska få en bild av händelseförloppet och informationsvägarna i samband med händelserna kring Transportstyrelsen. Resultatet vad avser händelseförloppet redovisas i Regeringskansliets svar till KU.

En åtgärd som kommer att vidtas inom Regeringskansliet är att i styrdokument fästa ytterligare uppmärksamhet på behovet av informationsöverföring. Det har också funnits anledning att inom Regeringskansliet uppmärksamma och även fortsättningsvis rikta uppmärksamhet mot behovet av informationsöverföring mellan departementen.

Som svar på den tredje frågan, som gäller mitt förtroende för Transportstyrelsens generaldirektör, kan jag bekräfta att jag har förtroende för generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. Precis som Jessica Rosencrantz nåddes jag i september av medieuppgifter om att Transportstyrelsens dåvarande tillförordnade it-direktör inte var säkerhetsprövad. Jag kallade då genast till mig Jonas Bjelfvenstam, som försäkrade mig om att myndigheten hade organiserat arbetet så att skyddsvärda uppgifter hanterades på ett lagligt och betryggande sätt. Sedan den 1 oktober har Transportstyrelsen en ordinarie – säkerhetsprövad – it-direktör.

Den sista frågan handlar om de ekonomiska konsekvenserna för Transportstyrelsen. Det är inte korrekt att händelserna kring it-driftsupphandlingen har medfört ökade kostnader. I förhållande till när Transportstyrelsens it-drift sköttes av Trafikverket har kostnaderna tvärtom minskat. Däremot är det nya avtalet med IBM, som innebär att svensk personal ska hantera it-driften, dyrare än det ursprungliga avtalet med IBM. Outsourcingen av it-driften gav inte den kostnadsbesparing som Transportstyrelsen ursprungligen räknade med.

Anf. 35 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

När it-läckan på Transportstyrelsen avslöjades i somras stod det snabbt klart att detta är en av modern tids största säkerhetsskandaler och ytterst en fråga som handlar om rikets och enskilda människors säkerhet. Som relativt nytt statsråd var Tomas Eneroth själv inte minister när säkerhetsskandalen och regeringens bristfälliga hantering avslöjades. Desto viktigare är statsrådets ansvar för hantering av efterföljderna.

Som statsråd är man ytterst ansvarig för arbetet på de myndigheter som sorterar under departementet och därmed även Transportstyrelsen. En god styrning är viktig för att tilltron till våra myndigheter ska fortsätta vara stark. Regeringen måste kunna säkerställa att lagbrott inte begås på våra myndigheter och att skattepengar går till rätt saker. Därför är det viktigt att gå till botten med hur en av vår tids största säkerhetsskandaler kunde tillåtas att ske.

Miljontals svenskers personliga data i körkortsregistret liksom känsliga uppgifter om svenska broar, vägar och hamnar har legat öppna för dataexperter i andra länder. Dessa dataexperter har aldrig säkerhetskontrollerats. Annan känslig information som kan ha röjts är uppgifter ur det

militära fordonsregistret, hemliga agenters identitet, stridspiloters adresser, polisens hemliga register och myndigheternas hemliga nätverk för kommunikation.

Skandalen kring Transportstyrelsen har blottlagt ett systemfel i svensk statsförvaltning. Agerar vi inte kraftfullt nu kan förtroendet vara skadat för lång tid framöver. Svenska folket har en stark tilltro till våra svenska myndigheter, men politiken måste värna och säkra den. Skandalen på Transportstyrelsen har tyvärr gjort det rakt motsatta.

Regeringens utredning av Transportstyrelsen, som tillsattes i början av augusti, är i sig välkommen. Men regeringen hade länge haft den information som blev känd för allmänheten i somras. Att tillsätta en utredning först efter att uppgifterna blivit kända i medierna tyder på en hantering som är reaktiv snarare än proaktiv. Insåg regeringen allvaret i situationen? Tyvärr tror jag inte det, eftersom det var mediala uppgifter som tvingade regeringen att agera. Utredningarna väntas redovisas den 31 januari, men hade regeringen agerat direkt hade jag och statsrådet i dag kunnat diskutera utredningens förslag. Nu tvingas detta vänta till ett senare tillfälle, och det är olyckligt i en så pass viktig fråga.

Vi hoppades alla att regeringen hade lärt sig en läxa av det inträffade, men under hösten har vi nåtts av ytterligare medieuppgifter om att Transportstyrelsens nya, då vikarierande, generaldirektör i februari anställde en icke säkerhetsprövad person som it-direktör. Detta säger statsrådet att han själv fick veta genom medierna i september. Det stärker tyvärr bilden av att regeringen inte har situationen under kontroll eller fullt ut har insett allvaret av det inträffade – eller av it-säkerhet som prioriterad fråga.

Hur är det möjligt att en sådan rekrytering över huvud taget kunde göras? Hur är det dessutom möjligt att regeringen återigen säger sig inte ha haft kunskap och att det än en gång är medierna som har tvingat fram en reaktion från regeringen?

Anf. 36 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag måste säga att jag kan uppskatta Moderaternas nyvaknade intresse för nationell säkerhet.

När Moderaterna satt i regeringsställning drog man rent formidabelt ned på resurserna för svensk säkerhet. Man minskade vår försvarskapacitet, avvecklade den allmänna värnplikten och drev fram en kultur som möjliggjorde en utökad outsourcing i statliga myndigheter. Det är alltså ett välkommet tillnyktrande från moderat sida att man bryr sig om den nationella säkerheten i så stor utsträckning som Jessica Rosencrantz nu säger.

Ansvar för den nedmontering av svensk försvarsberedskap och säkerhetstänkandet som skedde under alliansregeringen vilar tungt på Moderaterna, inte minst på Moderaternas dåvarande finansminister. När det gäller regleringsbrev till Transportstyrelsen kan jag konstatera att alliansregeringen under åren 2011–2014 skrev fyra regleringsbrev. Inte någonstans nämns frågan säkerhet och säkerhetsaspekter vid outsourcing. Det förekom först 2015, för se där – då hade vi bytt regering!

Då hade vi en annan regering, som i regleringsbrevet skrev: ”Transportstyrelsen ska i arbetet med 2015 års risk- och sårbarhetsanalyser särskilt beakta och analysera informationssäkerheten i de delar av verksamheten och i de tekniska system som är nödvändiga för att myndigheten ska kunna utföra sitt arbete.” Nu fanns alltså en medvetenhet från regeringens

Prot. 2017/18:52
18 december

Svar på
interpellationer

sida, vilket saknades under den tid Alliansen styrde. Det gör alltså skillnad vilka som styr.

Därför går frågan nästan tillbaka till Moderaterna och Jessica Rosencrantz. Vi har agerat. Jag tillsatte så fort jag kunde en utredning. Styrelsen fick lämna. Vi har sett till att vi i januari ska ha justitierådet Thomas Bulls genomgående granskning. Det ska bli intressant läsning, för där kommer Thomas Bull även att få gå igenom på vilka grunder man beslutade om outsourcing av verksamheten och hur dialogen med dåvarande Regeringskansliet såg ut.

Den fråga jag ställer mig efter att ha hört Jessica Rosencrantz inledning är: Ska jag tolka det som att Moderaterna nu inte vill att man outsourcar i statlig verksamhet? Tycker Moderaterna att det är bättre att vi låter myndigheterna sköta verksamheten än att vi lägger ut det på privata bolag? När det gäller informationssäkerhet vore det i så fall ett välkommet besked från Moderaterna. Jag är lite intresserad av att höra om detta är en ny inriktning från Moderaternas sida.

Vi kommer att fortsätta säkerställa att vi har rätt hantering på Transportstyrelsen och andra myndigheter. De utredningar vi har tillsatt kommer den 31 januari, och med den bakgrund jag har kommer jag att särskilt noggrant följa KU:s genomgående granskning av detta. Jag tycker nämligen att den är otroligt intressant, för den kan komma att visa vilka utmaningar vi har när det gäller dialogen mellan Regeringskansliet och myndigheterna. Det har för mig från första dagen när jag tillträdde varit viktigt att det sker en ordentlig granskning som säkerställer att det finns säkerhetsklassad personal som hanterar inte minst it-frågorna framöver. Jag känner mig trygg i detta. Jag är nyfiken på om Moderaterna nu har bytt uppfattning när det gäller synen på outsourcing, privatiseringar och avregleringar.

Anf. 37 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Som vanligt försöker statsrådet vända blicken mot historien och skylla ifrån sig – ibland korrekt, ibland felaktigt. Men det är en snygg retorisk poäng att göra, om inte annat.

Sanningen är väl att många partier har ett historiskt ansvar för att exempelvis försvarsanslag eller annat inte har varit tillräckligt höga. Men vi ser också ett förändrat omvärldsläge, som förhoppningsvis alla partier tar till sig av.

Den här frågan handlar om något helt annat. Här handlar det om att en generaldirektör medvetet har brutit mot svensk lag, upplever sig också ha pressats av departementet att agera skyndsamt och att regeringen helt enkelt inte har säkerställt att all nödvändig information om vad som pågår på myndigheten finns. Vi diskuterar medvetna lagbrott som har skett under den här regeringens tid.

I kölvattnet av en av modern tids största säkerhetsskandaler återstår många frågor. I helgen nåddes vi av nya uppgifter om att Regeringskansliets egna interna granskning av it-skandalen är klar. I den får Regeringskansliet bakläxa för sin hantering. Men regeringen vill inte dela med sig av slutsatserna. Inte heller den granskningen kan vi diskutera fullt ut i dag. Varken statsministern eller statssekreteraren har tydligen tid att före jul kommentera utredningen av en av vår tids största säkerhetsskandaler, inte

av slutsatserna eller vem eller vilka som har gjort granskningen. Det är allvarligt att regeringen fortsätter att ducka och mörka när alla kort borde ha lagts på bordet för länge sedan.

Statsministern har tidigare utlovat en fullt ut transparent process. Nu ser vi raka motsatsen. Nu blir jag nyfiken. Vad kan statsrådet säga i dag om Regeringskansliets granskning och varför regeringen inte vill vara mer transparent med dess slutsatser?

Jag har slutligen en bredare fråga. Vad tycker det nya statsrådet om att hans företrädare, liksom hela regeringen, medvetet höll riksdagen och trafikskottet i mörker vad gäller den verkliga orsaken bakom generaldirektörens avgång, trots frågor från utskottets ledamöter? Borde riksdagen och oppositionen ha informerats, enligt statsrådet? Om något liknande inträffar igen, kan vi då lita på det nya statsrådets ord?

Anf. 38 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag noterar att Jessica Rosencrantz inte håller sig till de frågor som interpellationen handlar om utan tillför en mängd nya frågor. Jag håller mig till interpellationen. Men jag noterar att den sistnämnda frågan i huvudsak inte är en sak för regeringen utan för KU. Jag har efter en lång tid i riksdagen respekt för konstitutionsutskottet. Det är det utskottet som har att granska statsråds, även den förra regeringens statsråds, agerande och ansvar för att det blev en situation där en generaldirektör uppenbart bröt mot lagen och därefter också avskedades. Det är i den meningen en exceptionell och ovanlig händelse.

Jag tror att alla inser vikten av att vi undviker att något liknande inträffar i Sverige. Därför är det här inte enbart en fråga om en granskning av Transportstyrelsens rutiner. Det finns nog generella slutsatser som vi alla politiskt ansvariga kan dra av hur myndigheter ska ha koll på processer, hur man vid outsourcing ska säkerställa att man lyssnar in alla olika aspekter, att man inte ska ha överdrivna förhoppningar om att outsourcing och privatisering av verksamheter leder till ekonomiska vinster. Det kan vi tvärtom se att det inte alltid gör eftersom man i efterhand får justera och justera upp kalkylen, precis som i det fall vi just nu diskuterar.

Det är för tidigt att dra alla slutsatser. Själv vill jag läsa justitierådets granskning, en utredning som har beställts och ska redovisas den 31 januari. Jag vill också läsa Transportstyrelsens egen granskning av deras uppgifter.

Det är så jag tycker att man ska göra. Jag tycker att man ska skaffa sig faktaunderlag innan man gör självsäkra uttalanden. Jag tycker att man ska läsa på de granskningar som finns innan man drar slutsatser. Här har Moderaterna misslyckats kapitalt. Baserat på medieuppgifter, innan KU-granskningen ens påbörjades, valde man att gå till riksdagen med det skarpaste instrument som parlamentet har, nämligen förslag till misstroendevotum. Det skedde på ett sätt som jag tror att statsvetarna i efterhand kommer att anse var både överilat och oansvarigt. Om vi ska värna den konstitutionella tradition vi har haft i Sverige måste det finnas en ordning där vi i lugn och ro tar fakta till oss, granskar, frågar ut och sedan drar parlamentariska slutsatser. Vi kan inte låta en mediedagordning avgöra vad som är viktiga politiska skeenden i Sverige.

Därför kommer jag i denna fråga – där jag har satt igång alla de processer som finns, bytt styrelse, tillsatt utredare, försäkrat mig om att få återkommande och fortlöpande information – att vara mån om att läsa den specialgranskning regeringen har beställt och även myndighetens egen granskning. Jag tänker inte på medieuppgifter springa ut och ha tankar och idéer om vad som borde offentliggöras eller inte.

Vi talar här om säkerhetsklassad information. Det kan också vara så att det ligger i samhällets intresse att information om var säkerhetsklassade informationsrisker kan finnas inte ska komma till allmän kännedom. Låt oss vara medvetna om att vi har ett gemensamt ansvar för att se till att rätt information kommer till allmänhetens kännedom i rätt tid.

I den delen tänkte jag avvakta de utredningar som finns. Jag noterar att Jessica Rosencrantz inte svarar på frågor om det faktum att den alliansledda regeringen inte vid något tillfälle i de regleringsbrev som fanns för Transportstyrelsen talade om informationssäkerhet, trots att man påpekat för Transportstyrelsen att den skulle outsourca sin it-verksamhet.

Jag tar inte upp historien för att gräva i den, men lite klädsamt vore det att ändå påta sig ett visst ansvar för den aningslösa outsourcing som den moderatledda regeringen ägnade sig åt.

Anf. 39 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Som statsrådet mycket väl vet men väljer att inte nämna finns det tydliga lagkrav och regelkrav på hur uppgifter ska hanteras i sådana sammanhang. Det som skedde i det här fallet var att generaldirektören medvetet bröt mot de lagarna och reglerna. Mot det kan man tyvärr inte skydda sig, men man kan däremot kräva att en regering agerar.

På tal om att agera på medieuppgifter; det är precis vad regeringen har gjort hela det här året. Inte någon information fick riksdagen, trafikutskottet eller andra berörda oppositionspartier om den nationella säkerhetsskandal som hade inträffat förrän medierna börjar gräva och regeringen kallar till presskonferens mitt i sommaren. Då har man plötsligt vaknat och insett att någon har kommit på oss. Det är tyvärr inget ansvarsfullt beteende, statsrådet.

Jag välkomnar också den kommande KU-granskning som vi kommer att få ta del av. Det finns mycket spännande som kan uppdragas om vem som visste vad och vilket ansvar som olika personer borde ha tagit i processen. Men det är inget som förhindrar att den här regeringen samtidigt är transparent när man själv gör en granskning. Regeringskansliets och regeringens hantering får bakläxa i säkerhetsskandalen. Varför kan inte regeringen vara transparent också med den granskningen, så att vi gemensamt kan ta ansvar för att reda ut en av modern tids största säkerhetsskandaler?

Det är tråkigt att regeringen mörkade vad som pågick på Transportstyrelsen under lång tid, inte bara för medierna utan också för andra partier i riksdagen som vill ta ansvar och som borde informeras när något så allvarligt inträffar. Det är lika allvarligt att regeringen håller korten så nära inpå kroppen även fortsättningsvis och inte vill vara transparent i sina egna utredningar.

Anf. 40 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tillhör dem som ibland tycker att man ska vara försiktig med att dra för stora slutsatser. När det gäller modern tids största säkerhetsskandal tycker jag själv att det är ett minst lika stort, eller ännu större, bekymmer att vi under lång tid, trots tydliga signaler från omvärlden, lät bli att rusta upp Sveriges försvar. En moderatledd regering prioriterade skattesänkningar före att rusta upp försvaret.

När larmklockorna ringde avvecklade man den svenska värnplikten med tre rösters marginal i denna kammare. Nu återställer vi värnplikten, vi rustar upp försvaret och vi inför ett regemente på Gotland. Det är nödvändigt, och det är bra.

När det gäller KU-granskningen tycker jag att den är intressant ur en annan synvinkel. Den kan förhoppningsvis visa hur man kan ha bättre information också i ett regeringskansli och information till oppositionen.

Jag vill dra mig till minnes att en av de största affärerna vi haft på länge i Sverige är den så kallade Nuonskandalen, där uppenbarligen varken statsministern eller finansministern var medvetna om eller fick information om det som var det största förvärvet i modern tid och som fortfarande har återverkningar på svensk ekonomi. Sedan ville ansvarigt statsråd inte ens finna sig i KU.

När det gäller ansvarsutkrävande finns det alltså en del hemläxor att göra för borgerliga riksdagsledamöter och tidigare regeringsmedlemmar – naturligtvis även moderater.

I denna fråga tror jag inte att vi är oense i sak. Alla vill att vi ska ha tydlighet, transparens och genomlysning av hur informationshanteringen har varit. Men informationen måste ges i rätt tid. I detta fall vill vi att det ska vara en bra granskning, både av myndighetens agerande och från KU:s sida.

I detta fall tror jag också att alla partier och alla politiker förtjänar en stunds eftertanke innan man utifrån medieuppgifter drar alltför långtgående slutsatser.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellationerna 2017/18:126 och 158 om konkurrensneutrala transportslag

Anf. 41 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Borian Åberg har frågat mig om jag tänker vidta några åtgärder för att Sjöfartsverket ska verka i samklang med intentionerna om överflyttning av transporter från väg och järnväg till sjöväg.

Helena Bonnier har frågat mig vad jag och regeringen avser att vidta för åtgärder för att se till att konkurrensen mellan olika transportslag blir mer rättvis och konkurrensneutral.

Regeringen har som ambition att främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Sjöfarten spelar en viktig roll, inte minst för de svenska exportnäringarna, i det nationella transportsystemet.

Regeringen arbetar inom flera områden för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Ett exempel är att regeringen i budgetpropositionen för 2018 har föreslagit att ett tillfälligt så kallat eco-bonussystem införs 2018–2020 i syfte att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart. Eco-bonusen kompenserar för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan. Ett annat exempel är införandet av det så kallade tonnageskattesystemet för svenska rederier, vilket har bidragit till att vi nu kan se tydliga exempel på fler svenskregistrerade fartyg.

Den 30 december 2016 redovisade Sjöfartsverket det regeringsuppdrag som handlade om att analysera utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart. Slutsatserna och åtgärdsförslagen har en bred inriktning och berör många olika aktörer. Olika avgifter spelar en viktig roll vid val av transportupplägg. Sjöfartsverkets uppdragsredovisning bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Sjöfartsverket är ett affärsverk och finansieras huvudsakligen av farledsavgifter och lotsavgifter. Det är Sjöfartsverket som till stora delar bestämmer avgifternas storlek. Regeringen anser dock att det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till en miljöstyrning. Att tillsätta en utredning, som Helena Bonnier föreslår, för att se över farledsavgifterna ser jag inga skäl att göra i dagsläget.

Arbetet med att ta fram en nationell godstransportstrategi pågår internt i Regeringskansliet. En viktig del i det arbetet är att få till en överflyttning av gods från väg till sjöfart.

Anf. 42 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Grunden till min fråga är den höjning av farledsavgifterna som Sjöfartsverket har beslutat om för andra året i rad.

Redan när det första förslaget om en ny avgiftsmodell aviserades var trafikutskottet kritiskt. I vårt betänkande poängterade vi hur viktigt det är att alla dessa förändringar görs i samråd med brukarna. Så blev inte fallet. Enligt brukarna kallades de till möten bara för att bli meddelade om dessa höjningar.

Nu har det beslutats om en ny höjning, och enligt alla berörda remissinstanser är inte heller den bra. Den är också skadlig. Till och med Trafikanalys, som är regeringens eget organ för att granska den typen av förslag, har uttryckt sig otvetydigt: Det här är fel. Det går stick i stäv med regeringens intentioner om att förflytta gods från väg till järnväg och sjöväg.

Vi vet alla att med de begränsade medel vi har att satsa på vägar, både utbyggnad och underhåll, är sjövägen den bästa lösningen. Sjömotorvägen är hur bred som helst och har plats för hur många fartyg som helst. Den kräver ibland underhåll i form av isbrytning, men i övrigt fungerar den som en dröm. Därför borde vi lyssna mer på branschen. I det fallet tycker jag att regeringen har missat den punkten.

I sitt svar beskriver ministern vilka saker som görs för att hjälpa sjöfarten. Men detta med farledsavgifter fördärvar både intentionerna och hela bilden av att regeringen är sjöfartsvänlig.

Det fördärvar också helt bilden – om någon skulle ha en sådan bild – av regeringen som miljövänlig eftersom den största kritiken mot dessa avgifter handlar om den omvända miljöstyrningen. Rederier som satsar på miljöutveckling, som har investerat massor med pengar för att ta fram lösningar som bidrar till en renare miljö, straffas med högre avgifter. Miljöbonusen som fanns i det tidigare systemet är borta. Rederier som är först i världen med eldrivna färjor, till exempel mellan Helsingborg och Helsingör, drabbas av högre avgifter – mycket högre avgifter. Det kan inte vara meningen med regeringens politik.

Därför vill jag upprepa min fråga till minister Eneroth: Tänker ministern göra någonting för att vända utvecklingen åt rätt håll när det gäller farledsavgifter?

Anf. 43 HELENA BONNIER (M):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Jag noterar att statsrådet redan där konstaterar att olika avgifter spelar en viktig roll vid val av transportupplägg. Där är vi helt överens. Det är vi också om sjöfartsnäringen i Sverige.

Men sedan kommer i svaret en fullständigt obegriplig rekyl: att utreda farledsavgifternas verkliga betydelse för konkurrensneutraliteten mellan transportslagen järnväg, landsväg och sjöväg behövs inte. Det innebär att det inte finns och inte heller behöver finnas konsekvensanalyser av den påverkan de nya avgifterna har på val av transportslag.

Detta är så långt från verkligheten man kan komma, för det är – precis som statsrådet själv säger – avgifterna som till stor del avgör vilket transportslag man väljer.

Sjöfartsverket och Trafikverket är två statliga bolag. De har båda som huvuduppgift att se till att transportvägar i Sverige tillhandahålls för transporter av personer och varor. Sedan finns det inga fler likheter. Trafikverket är anslagsfinansierat – alltså med skattepengar – medan Sjöfartsverket är intäktsfinansierat, alltså avgiftsfinansierat. Det betyder att det är två olika världar.

Detta betyder att Sjöfartsverket på olika sätt måste finansiera sin verksamhet själv genom avgifter från kunderna, som, hur märkligt det än är, inte har möjlighet att påverka Sjöfartsverkets verksamhet. Exempelvis kan man ha synpunkter på de olika verksamhetsgrenarna inom verket och på den stora pensionsskuld som Sjöfartsverket har. Här bidrar både de stora och de små operatörerna inom sjöfartsnäringen, till exempel de små fraktarna på Vänern och Mälaren.

Apropå Vänern ska Sjöfartsverket enligt planen finansiera ombyggnad av bland annat slussarna vid Trollhätte kanal, till en kostnad av 3 miljarder kronor. Vem ska ha nytta av den investeringen? Vore det inte bra att först utreda hur de nya avgifter som grundas på Sjöfartsverkets verksamhetskostnader kommer att påverka den framtida sjöfarten på Vänern? Där höjs fraktpriserna med minst 10 procent och kostnaderna med 70 procent för redarna.

Vad är då resultatet av den stora investeringen? Skulle det kanske vara mer lönsamt att i första hand prioritera lägre kostnader för transporter på våra gratis vägar, det vill säga vattnet? Även av detta skäl borde en utredning tillsättas.

Sjöfartsverket finansieras till 70 procent av farledsavgifter från handelsjöfarten. Men som exempel kan nämnas att endast 44 procent av dessa inkomster går till underhåll av farleder. Här borde självklart en analys göras av de verkliga kostnaderna för underhållet, så att inte farledsavgifterna används som kostnadsstabilisatorer för annan verksamhet inom sjöfarten. Sådana här schabloner belastar verkligen inte vare sig väg- eller järnvägs-transporter, där ju våra skattepengar finansierar hela verksamheten.

Tycker verkligen inte statsrådet att det kan finnas anledning att utreda Sjöfartsverkets uppdrag och finansiering i syfte att nå en ökad likabehandling mellan sjöfarten och andra transportslag och därmed i verkligheten kunna genomföra det vi alla vill, nämligen nödvändig överflyttning av godstransporter till sjövägen?

Anf. 44 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig först konstatera att det går bra för svensk sjöfart. Jag var nyligen på en inflaggningsceremoni i Donsö, och det var historiskt. Nu flaggar vi in; nu ökar den svenska handelsflottan, tack vare att den socialdemokratiskt ledda regeringen justerat tonnageskatten.

Därmed finns det framtidstro och hopp inom svensk sjöfart. Kombinerat detta med att vi i den nationella planen gör viktiga investeringar för sjöfarten, åtminstone enligt Trafikverkets förslag, och samtidigt i regeringen jobbar med en godstransportstrategi som syftar till att stärka sjöfarten; det finns fog för framtidstron. Detta är viktigt, för det är klart att sjöfarten är en nödvändig nyckelspelare för att vi ska klara utmaningarna, inte minst när det gäller klimatsmarta transporter.

Sedan finns det ett bekymmer när det gäller finansieringen av verksamheten. Farledsavgifterna har inte höjts sedan 2000, tror jag, det vill säga på väldigt lång tid. Länge underlät man att finansiera verksamheten ordentligt. Den borgerligt ledda regeringen gjorde ett tag tillfälliga tillskott, men i grunden har man inte förändrat finansieringsformen.

Det är klart att detta gör att Sjöfartsverket har stora ekonomiska utmaningar framöver. Då är det viktigt att man använder både avgifter och andra incitament för att få en bättre fungerande ekonomi – där måste vi kunna ta ansvar – och samtidigt en utformning av avgifterna som är bra för svensk sjöfart. Därför är eco-bonusen, som vi aviserar, viktig, liksom den översyn av avgifterna som pågår just nu, där verket tillsammans med branschen, Fossilfritt Sverige och andra aktörer tittar på hur farledsavgifter kan justeras för att nå bättre träffsäkerhet.

Detta är ett av skälen till att jag inte nu vill tillsätta en helt ny utredning om farledsavgifternas vara eller inte vara. Låt mig dock förtydliga att det är viktigt att det finns förutsättningar att göra justeringar i de farledsavgifter som nu finns. Där har bland annat Trafikanalys ett uppdrag sedan tidigare.

Jag blir lite bekymrad när jag hör Helena Bonnier. Man skulle kunna tolka det som att Helena Bonnier förespråkar en modell där alla bara ska betala för just den del man själv använder. Isbrytarverksamheten tas som ett exempel, och Helena Bonnier undrar i sin interpellation varför man i södra Sverige ska betala för snöröjningen av vinterfarleder i norra Sverige.

Det är inte bara i norra Sverige vi betalar, utan även i Väner och Mälaren. Tycker Helena Bonnier att man inte ska ta ansvar för detta? Det innebär framför allt att Helena Bonnier förespråkar en ordning där vi ska höja avgifterna relativt sett för basnäringen, basindustrin och andra som använder sig av hamnen i Luleå eller Piteå eller andra hamnar i norr där snöröjning eller isbrytning behövs. Det är ett intressant ställningstagande från Moderaternas sida om man vill belasta basindustrin och norra Sverige med ökade avgifter.

Jag tror att det är viktigt att vi tar ansvar för Sjöfartsverkets ekonomi. Jag tycker att det är viktigt att vi gemensamt gläds åt att svensk sjöfart faktiskt har framtidstro och hopp, att inflaggningen ökar, att vi levererade tonnageskatten – något den borgerliga regeringen aldrig klarade av att göra – och att vi dessutom nu med eco-bonus kan hjälpa sjöfarten att utveckla ännu mer klimatsmarta transporter.

Jag säger inte nej till justeringar framöver, och jag är glad över att verket har en sådan dialog. Jag har själv under den tid jag varit minister upplevt att jag har en mycket bra dialog med svensk sjöfart, och jag är optimistisk om att kunna göra bra insatser även framöver.

Anf. 45 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Det är sant att Sjöfartsverket är en central aktör i frågan om farledsavgifterna. Det är, som ministern nämner i sitt svar, Sjöfartsverket som fastställer dessa. Men det är faktiskt regeringen som styr. Sjöfartsverket är bara ett verktyg i regeringens händer. Regeringen har all möjlighet att se till att Sjöfartsverket verkar i den riktning som regeringen vill att det ska verka, nämligen för att gods ska förflyttas från väg till sjöväg.

Jag vill också nämna att farledsavgifter bara finns i Sverige och Finland. Finland har faktiskt sänkt sina med 50 procent. Det är bra att tänka på detta när man talar om svensk konkurrenskraft – både sjöfartens och svensk industris konkurrenskraft.

Höjningen av farledsavgifterna kommer att betalas av kunderna. Detta är särskilt påtagligt med den nya modellen, som gör att farledsavgifterna för passagerarrederierna baseras på antalet passagerare som är med på färjan när den anlöper. Man kan fråga sig: Hur många rederierna har råd med detta? Hur kommer det att påverka biljettpriserna, besöksnäringen och folks vilja att ta båten?

Detta är inte alldeles klart, särskilt inte när det gäller Visby. Där finns konkurrens från flyget, och Gotlands rederierna har gått ut och sagt att de är bekymrade över hur höjningen av farledsavgifterna kommer att påverka deras prissättning, deras kunder och kundernas vilja att använda sig av denna typ av tjänst.

När vi talar om tjänster vill jag än en gång poängtera att Sjöfartsverket är en serviceinstans, som finns till för kundernas skull. Sjöfartsverket är till för sjöfarten, inte tvärtom, vilket man kan tänka när man läser svaret. Det är inte sjöfartens fel att Sjöfartsverket har pensionsskulder, att man har gjort dåliga affärer, har köpt ett konkursmässigt helikopterbolag och har gjort nyrekryteringar. Man borde, innan man höjer avgifterna, se till att strama åt den egna verksamheten.

Det är också önskvärt att regeringen tillsätter en utredning om den framtida finansieringen av Sjöfartsverket och kanske ett framtida införlivande av Sjöfartsverket i Trafikverket. Det skulle kunna leda till åtminstone två positiva saker. Alla trafikslag skulle behandlas rättvist så att man inte ger med ena handen och tar med den andra, vilket är förhållandet mellan eco-bonus och höjda farledsavgifter. Eco-bonusen kommer bara att finnas under tre år och motsvara 50 miljoner per år, medan höjningen kommer att gälla under överskådlig tid.

Anf. 46 HELENA BONNIER (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Vi har väl lite olika uppgifter, statsrådet och jag, skulle jag kunna tänka mig. Enligt Sjöfartstidningen höjde Sjöfartsverket farleds- och lotsavgifterna med 8 respektive 5 procent i januari 2017. I januari 2018 avser Sjöfartsverket att höja farleds- och lotsavgifter med 9 respektive 5 procent. I januari 2018 avser också Sjöfartsverket att införa en helt ny avgiftsmodell. Visst har det varit höjningar under resans gång.

Jag vill gärna uppehålla mig vid vad detta innebär för konkurrensutsättningen inom sjöfarten. Som statsrådet har noterat tycker jag att det finns anledning att se över vad som egentligen är Sjöfartsverkets kärnverksamhet. Den borde renodlas.

Den omfattande passagerartrafiken har stor betydelse för besöksnäringen. Bara i Stockholm innebär den ett tillskott på över 5 miljarder per år, och detta gäller både färjetrafiken på Östersjön och kryssningstrafiken. Nu ska även denna trafik beläggas med högre avgifter som direkt får betydelse för lönsamheten och naturligtvis så småningom även för redarnas val av hamnar. När det gäller kryssningstrafiken kan detta få enormt stora följder för Sverige.

Som vi hörde tidigare går man en helt annan väg i vårt grannland Finland. Där minskar man farledsavgifterna för att stödja sjöfarten.

Redan i dag kan vi konstatera att de internationella kryssningsfartygen genom sina avgifter finansierar en stor del av isbrytningen i norra Sverige, vilket statsrådet också var inne på. Det är faktiskt inte konkurrensneutralt. 16 procent av farledsavgifterna går till sjö- och flygräddning, som är den största insatsen i fjälltrakterna. Självfallet ska vi ha denna verksamhet, men frågan är vem som ska betala den. Finansieringen är ju i det här fallet helt felfördelad.

Regeringen framhåller i några få rader i den stora planen vikten av omfördelning av varutransporter till sjöfart. Det är vackert tal men motverkas totalt av verkligheten i de nya direktiv som träder i kraft den 1 januari.

Sverige har höga ambitioner och stora åtaganden. Det gäller att minska den miljöpåverkan som all trafik innebär. Det är utmärkt och välbehövligt, men då måste man kunna göra en överflyttning från landsväg till sjöfart.

Sjöfarten är utan jämförelse det mest miljövänliga transportslaget per tonnage. Bolagen satsar hela tiden på förbättringar, med stora och dyrbara investeringar för att leva upp till de miljömål som vi som land och de som företag har åtagit sig. Användningen av LNG är ett sådant exempel. Att installera katalysatorer är ett annat sätt att medverka till klimatmålen.

Men de nya avgifter som nu införs verkar i motsatt riktning. Tyvärr innebär de att det är billigare att låta katalysatorerna vila och uppfylla minimikraven. Detta är ett exempel på hur fel det är med de höjda farledsavgifterna.

Gotlandsbolaget, som ju är ganska viktigt åtminstone i vårt närområde, noterar att de miljövänliga färjorna med många passagerare och befälhavare med lotsdispens med det nya systemet råkar ut för höjningar i alla led: beredskapsavgifter, passageraravgifter och minskad miljöbonus.

Detta gör mig lite fundersam. Hur ska vi göra det möjligt att få en levande och miljövänlig transport av varor och personer på våra vägar?

Anf. 47 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att jag ser ett utmärkt exempel på varför Moderaterna varje gång de har varit i regeringsställning har lämnat ifrån sig stora budgetunderskott. Det finns ju inte en skatthöjning, en avgiftshöjning eller någon annan intäkt till staten som Moderaterna inte ivrigt motsätter sig. Någonstans måste man också ta ansvar för den infrastruktur vi har i landet. Någonstans måste man också ta ansvar för att vi har ett sjöfartsverk som kan hantera verksamheten och den service som detta innebär.

Här har Helena Bonnier redan talat om att hon inte tycker att sjöfarten ska ta ansvar för isbrytningen i norra Sverige, men hon svarar inte på frågan vem som då ska betala den. Är det basindustrin, Norrlandskommunerna eller Luleå hamn? Vilka ska stå för kostnaden? Eller ska man skylla sig själv för att man råkar bo i norra delen av Sverige, där det är is lite oftare? Känner Helena Bonnier någon form av nationellt gemensamt ansvar för att vi i alla delar av landet ska kunna verka för att sjöfarten kan utvecklas?

En annan sak, som man egentligen inte skulle behöva påpeka, är att de transporter som påbörjar sin resa uppe i Luleå hamn, med isbrytning, sedan kanske kommer förbi både Stockholm och andra hamnar på vägen söderut. Det handlar om sammanhängande transportkedjor som vi har ett gemensamt ansvar att stärka. Det gör denna regering. Det är därför sjöfarten nu utvecklas. Det är därför inflagningen nu ökar, vilket den inte gjorde under den tid Moderaterna styrde. Då utflaggades skepp i stället.

Sedan har Helena Bonnier fel i frågan om avgifterna. Det har genomförts en avgiftshöjning nu, 2017. De andra är planerade. De senaste höjningarna gjordes år 2000, tror jag. Det innebär att man under väldigt lång tid avstod från att göra något som stärkte ekonomin. Den moderatledda regeringen gjorde en tillfällig satsning för att reda upp den ekonomiska situationen. Ska sjöfarten kunna utvecklas framöver måste vi ha stabilare finansieringssystem.

Jag kan bara konstatera att det går bra för svensk sjöfart i dag. Inflagningen ökar. Tack vare tonnageskattesystemet, som vi genomförde, har vi nu hopp och framtidstro. Med hjälp av en klimatbonus kan vi nu faktiskt hitta ett läge där det blir lönsamt att investera i nya drivlinor. Ja, det finns skäl att göra översyner och justeringar av de modeller som finns i dag. Detta har ju Sjöfartsverket självt tagit initiativ till, tillsammans med Trafikanalys och branschen. Jag upplever att jag har en bra relation med Svensk Sjöfart och med Blå tillväxt, som gör goda insatser för att skapa hopp och framtidstro i en näring som vi tror är underutnyttjad och skulle kunna användas mycket mer.

Därför kommer godsstrategin att handla mycket om hur vi ska kunna lägga över mer gods från väg till järnväg och sjöfart. Jag kommer att samla företrädare för alla landets hamnar under våren för en diskussion om hur vi stärker hamncapaciteten. Men jag tar, till skillnad från Moderaterna, tydligen, ansvar för att detta är nationella, gemensamma satsningar, och vi tar också ansvar för ekonomin. Vi kan inte lämna efter oss ett moras vare sig i statsfinanserna, i Sjöfartsverkets ekonomi eller i andra viktiga delar som finns till för att upprätthålla konkurrenskraft, klimatomställning och en god infrastruktur.

Anf. 48 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Jag vill påminna ministern om att under den tid Catharina Elmsäter-Svärd hade ministrernas jobb fick Sjöfartsverket 300 miljoner per år under tre år – den så kallade sjöfartsmiljarden – just för att de skulle komma till rätta med sina skulder och inte behöva höja några farledsavgifter.

Vi kan inte ha ett system där Sjöfartsverket höjer avgiften för brukarna varje gång man behöver pengar. Då blir det en ond spiral som leder till att färre och färre ska betala allt högre avgifter.

Ministern är mycket orättvis när det gäller Moderaternas relation till infrastruktur och olika transportslag. Det var faktiskt Moderaterna som skrev den maritima strategin, men det slumpade sig så att det blev ministrernas föregångare som fick presentera det färdiga arbetet. Tonnageskatten har manglats sedan 80-talet, och det har huvudsakligen varit socialdemokratiska regeringar som har sagt nej. Där skulle det vara lite klädsamt av ministern att vara lite mer ödmjuk och inte ta åt sig hela äran för tonnageskattens införande. Det har i princip varit trafikutskottet som stått mot Finansdepartementet, oavsett regering.

Ministern är väldigt stolt över de goda relationerna med Svensk Sjöfart och rederierna, och det ska han vara, men låt inte de höjda farledsavgifterna vara den lilla biten naturgödsel i mitten av tårtan. Det gör hela tårtan oätlig. Ta alltså hand om farledsavgifterna!

(Applåder)

Anf. 49 HELENA BONNIER (M):

Fru talman! Jag kan bara instämma i vad Borian Åberg nu har sagt. Det är självfallet Moderaternas inställning när det gäller infrastruktur och allt som hör ihop med det i Sverige. Det finns ingen som helst åtskillnad där. Det är egentligen inte det jag talar om, utan jag talar om konkurrensutsättningarna och konkurrensförhållandena mellan de olika transportslagen.

Då är det faktiskt så att man säger: ”I konsekvensutredningen anger Sjöfartsverket att man inte anser sig ha uppgifter och möjligheter att analysera den finansiella påverkan de föreslagna höjningarna och det nya systemet kan ge.”

Detta känner jag är lite grann ansvarslöst, och av det skälet vidhåller jag att man behöver utreda Sjöfartsverkets verkliga huvuduppgifter och hur man ska styra detta. Att det behöver utvecklas i samråd med näringarna är också ganska självklart. Man ser trots allt att satsningarna inom miljöområdet får konsekvenser som är negativa med de nya avgifterna. Av det

skälet vidhåller jag att jag skulle se fram emot en utredning om vad Sjöfartsverkets arbetsuppgifter och huvudmål ska vara och att man kan komma överens om detta.

Prot. 2017/18:52
18 december

Svar på
interpellationer

Anf. 50 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag måste säga att jag verkligen uppskattar Borianas Åbergs liknelse med tårtan. Självt är jag ju smålänning och van vid att det är precis tvärtom: Det godaste på ostkakan är i mitten, och så äter man inte kanterna.

Nåväl – jag tror att vi alla egentligen är överens om att det behövs många olika insatser för att fortsatt stärka sjöfarten, och jag tror att vi allihop brinner av iver och längtan att kunna göra det så att Sverige återigen kan bli en stolt sjöfartsnation.

Sedan kan jag inte låta bli att påpeka det faktum att det var under socialdemokratisk ledning som vi såg till att hantera tonnageskatten. Det var vi som levererade den förändringen. Det är nu inflaggningen ökar till svensk sjöfart, det är nu vi också tar fram ekobonussystemet, som förhoppningsvis på ett bra sätt ska kunna stimulera klimatsmarta transporter till sjöss, och det är nu vi har möjlighet att lägga 100 miljarder mer till infrastruktur, där en del säkert kommer att kunna landa på viktiga investeringar både i våra hamnar och i annat som också gynnar sjöfarten. Sjöfarten är ju underutnyttjad och behöver användas i större utsträckning.

Jag noterar att jag inte fullt ut fick svar på de principiella grunderna för hur geografisk fördelning och ansvar för isbrytarverksamhet ska fördelas enligt Moderaterna. Låt oss hitta ett tillfälle att återkomma till detta, för det är en intressant fråga. Just isbrytarverksamheten står ju inför en del utmaningar framöver som jag tror att inte minst trafikutskottets ledamöter och jag kommer att ha fortsatt bra diskussioner om.

Med detta vill jag dels önska en god jul, dels hoppas att det inte blir för tjocka isar till bekymmer för sjöfarten framöver. Jag hoppas också att vi gemensamt kan arbeta för att stärka svensk sjöfart. Nu ökar inflaggningen, och det ger faktiskt lite hopp och framtidstro.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2017/18:217 om byggandet av Sydostlänken

Anf. 51 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Annicka Engblom har frågat mig om jag avser att infria vallöftet från Socialdemokraterna och ge Trafikverket i uppdrag att lägga till Sydostlänken i Trafikverkets plan över prioriterade projekt samt, om jag avser att infria vallöftet och bygga Sydostlänken, hur detta kommer att finansieras.

Annicka Engblom har, vilket också framgår av interpellationen, nyligen ställt en liknande fråga till mig, och jag har ett liknande svar i dag.

Den 31 augusti 2017 överlämnade Trafikverket sitt förslag till ny nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2018–2029 till regeringen. Enligt planförslaget vill Trafikverket för att upprätthålla framkomligheten,

punktligheten och kapaciteten bland annat genomföra reinvesteringar på delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet.

I Trafikverkets planförslag ingår byte av spår mellan Älmhult och Olofström med byggstart under perioden 2018–2020. Elektrifiering och upprustning på befintlig bana mellan Älmhult och Olofström anges bland de objekt som Trafikverket föreslår om ramen för namngivna investeringar utökas med 10 procent. En förlängning av järnvägen från Olofström till Blekinge kustbana och Karlshamn finns emellertid inte med i Trafikverkets planförslag.

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

Anf. 52 ANNICKA ENGBLOM (M):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Det finns en anledning till att jag har valt att ta upp den här frågan även i interpellationsform. Jag har under många år motionerat i frågan om den felande länken, som det har kommit att kallas av oss alla som är intresserade av frågan om sträckan mellan Älmhult och Olofström – 18 kilometer järnväg som skulle underlätta för både godstrafik och viktiga företag som är verksamma i den sydöstra delen.

Jag har också plågat statsrådets föregångare med en skriftlig fråga och fått ett intetsägande svar, vilket det också blev den här gången.

Visst kan jag ha förståelse för att man inte vill gå händelserna i förväg, men så här före jul, och när ni nu utställde så tydliga löften inför valet 2014, tycker jag ändå att man åtminstone kan diskutera frågan om och betydelsen av denna lilla sträcka.

Fru talman! Under de sista skälvande veckorna av den förra valrörelsen, 2014, var Socialdemokraternas dåvarande trafikpolitiska talesperson Anders Ygeman – sedermera avgången inrikesminister – nere i mina trakter i Blekinge. Han ställde då ut ett klart och tydligt löfte om att Sydostlänken skulle byggas vid ett maktskifte. Ingen kunde vara gladare än jag.

Många glada reaktioner kunde man också läsa om i Karlshamns Hamn AB:s tidning Destination Karlshamn. Där kunde man se en leende Ygeman tillsammans med regionrådet, socialdemokraten Christina Mattisson, och Suzanne Svensson, min socialdemokratiska kollega från Blekinge. Sara Rudolfsson, socialdemokratiskt kommunalråd, sa att hon tolkade löftena de fått om att Sydostlänken ska byggas som definitiva och att det mer var en fråga om när utbyggnaden kan komma igång.

Fru talman! Vad gäller denna fråga råder total politisk enighet i Blekinge. Det råder också enighet över våra länsgränser. Inte nog med det: Det råder enighet med näringslivet både i min valkrets, Blekinge, och i statsrådets valkrets, Kronoberg. Detta är nämligen en järnvägsbit som omfattar Småland, Blekinge och egentligen hela sydöstra Sverige.

Just den sydöstra delen av Sverige har under lång tid inte satsats på i den utsträckning som skulle behövas, framför allt vad gäller järnväg och väg. Detta får både tidigare och nuvarande regering få ta på sig.

Statsrådet har i tidigare interpellationsdebatter framfört att man har så enormt mycket mer pengar – 100 miljarder! Då kan ju 2 ½ procent av dessa, det vill säga de 2,5 miljarder som den här järnvägssnutten skulle kosta, destineras ned till Blekinge.

Vi har tidigare i interpellationsdebatterna talat om att ta politiskt ansvar. Jag tycker att statsrådet är svaret skyldig om huruvida han ämnar ta ansvar för sitt partis politiska löfte 2014.

Anf. 53 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tar ansvar. I detta läge tar jag framför allt ansvar för att vi har 100 miljarder mer att lägga på infrastruktur än vad den dåvarande moderatledda regeringen lade på det. Då valde man att prioritera skattesänkningar i stället för att investera i sådant som bygger landet starkt och stort.

Nu byggs det i stället bostäder. Nu satsar vi på infrastruktur. Nu lägger vi mer resurser på utbildning. Nu ökar tillväxten. Nu har vi den högsta sysselsättning som någonsin uppmäts. Det är en god och klok ekonomisk politik och en bra investeringspolitik som har vänt Sveriges utveckling.

Jag tycker att det är viktigt att komma ihåg detta, för när vi sedan ska sätta ned foten och göra tuffa prioriteringar om vilken infrastruktur som är viktig vill det till att alla förmår att klara av dessa prioriteringar. Vad Socialdemokraterna har uttalat före valet är naturligtvis viktiga utgångspunkter när regeringen nu ska sätta ned foten och göra sina prioriteringar, vilket som bekant inte sker förrän till våren.

Jag noterar att Annicka Engbloms gruppledare i trafikutskottet nyligen var i denna kammare och talade för en östlig förbindelse. Även den förre partisekreteraren Tomas Tobé har skrivit om detta. Det finns ett starkt moderat tryck på satsningar överallt, inte minst på vägsatsningar.

Däremot är det faktiskt bara Annicka Engblom som nämner Sydostlänken, så jag måste ställa frågan om det är så att Moderaterna nationellt tycker att Sydostlänken är viktig. Är det en prioritering ni vill ha med i den nationella planen?

Regionalt finns en stark uppslutning, vilket har påpekats och uttalats när jag har träffat regionala aktörer, även om jag noterar att Näringslivets Transportråd dessvärre inte tar upp Sydostlänken i sitt remissvar.

Jag tror att det är viktigt att vi gör vad vi kan för att titta på vilka som är de lämpligaste objekten framöver. Sydostlänken har under lång tid varit omdiskuterad som ett lämpligt projekt för att överföra mer gods från väg till järnväg och inte minst för att stärka förbindelserna i sydöstra Sverige.

Jag tar nu in alla synpunkter från remissinstanserna och lyssnar på diskussionerna, men jag är också nyfiken på att höra hur oppositionspartierna ser på frågan om Sydostlänken. Jag noterar att Sydostlänken inte lyfts fram lika tydligt på nationell nivå från till exempel Moderaternas håll.

I Trafikverkets plan finns nu för första gången resurser för att upprätthålla framkomligheten, punktligheten och kapaciteten. Det är bra, och det är säkert ett viktigt steg som Trafikverket väljer att ta.

Jag ska lyssna på remissinstanserna och sedan dra rätt slutsatser. Jag är nyfiken på om Annicka Engbloms argumentation för Sydostlänken är en uppfattning som delas av hela Moderata samlingspartiet.

Anf. 54 ANNICKA ENGBLOM (M):

Fru talman! Jag tycker att det var en intressant vinkling att försöka vända på det hela. Vem är det som är statsråd i denna kammare? Han står mitt emot mig.

Vem ställde ut detta löfte 2014, så tydligt och explicit att det uppfattades så av alla? Jo, det var statsrådets parti. Jag kan inte tänka mig att det tidigare statsrådet och den tidigare trafikpolitiska talespersonen Ygeman gick omkring och yrade utan att ha någon som helst förankring eller kännedom om hur man tänkte inom socialdemokratin inför ett eventuellt maktskifte, utan jag tar detta som intäkt för att det här var någonting som man hade tänkt sig.

Det har även statsrådet gjort. Statsrådet har ju själv motionerat i denna fråga, 2009–2010, så vi torde vara överens när det gäller detta. Du, Tomas Eneroth, och dina medmotionärer har uttryckt er ungefär som jag har uttryckt mig i mina motioner, exempelvis tillsammans med mina socialdemokratiska kollegor.

Nu står vi här. Man inte vill ta ansvar för utställda löften. Man försöker att använda det retoriska knepet att vända på det hela genom att köra ned det i halsen på mig, som att jag skulle stå här och vara statsråd – vilket jag gärna är, men jag är det i så fall inte förrän efter 2018.

När vi nu verkar ha en samsyn i denna fråga kan väl statsrådet åtminstone uttrycka att detta är en väldigt viktig investering? Den skulle också avlasta Södra stambanan, och vi som bor söder om Stockholm vet exakt vad detta skulle kunna innebära.

Det handlar alltså om 2 ½ procent av dessa 100 miljarder, och det är ju heller inte vilka intressenter som helst som skulle kunna tänka sig att finansiera Sydostlänken om detta prioriteras av regeringen och läggs tillbaka i trafikplanen. Det handlar om Volvo Cars, Region Skåne, Region Kronoberg, Region Kalmar, Södra Cell, AAK och det stora färjetransportföretaget DFDS Seaways. Inte minst handlar det om Ikea, ett företag som är välbekant för statsrådet. De är väldigt intresserade av att de transporter som kommer österifrån skulle kunna gå via järnväg i stället för via väg.

Av de 2 ½ miljarder som denna snutt kostar är dessa företag beredda att gå regeringen till mötes med 950 miljoner, alltså nästan hälften.

Det finns ett hårt tryck och en stor efterfrågan. Löftet är utställt men inte infriat. Intresset är brett politiskt och regionmässigt, och det är ett intresse som finns både hos politiken och hos näringslivet. Vad i hela friden är det som stoppar att man kan infria löftet från statsrådet? Bjud på julklappen nu!

Anf. 55 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det hade varit frestande att så här i juletid komma med julklappar, men jag är rädd att Annicka Engbloms partikamrater i så fall omedelbart skulle rikta en KU-anmälan mot mig. Det är nämligen det som skiljer oss åt: Jag kan inte svara. Jag kan inte peka ut enskilda objekt – det skulle uppfattas som att jag ministerstyr.

Det är detta som gör att jag har respekt för att inte uttala mig om enskilda objekt under denna tid, utan jag lyssnar i stället på synpunkterna.

Däremot skulle Annicka Engblom kunna svara på frågan om Moderaterna tycker att Sydostlänken är en viktig nationell prioritering. Det vore ett viktigt besked till mig, eftersom jag tror att det är bra att vi i Sverige

kan vara överens brett över blockgränserna om viktiga infrastrukturella investeringar.

Jag noterar att Moderaterna i riksdagen i huvudsak har tagit upp frågan om östlig förbindelse i Stockholm och andra Stockholmsinvesteringar och inte så ofta frågan om Sydostlänken.

Den regionala förankringen är viktig. Jag noterar dock att Ikea inte tar upp Sydostlänken i sitt remissvar. Näringslivets transportråd och Volvo Cars har inte lämnat något remissvar.

Det är naturligtvis viktigt att det finns en bred uppslutning bakom de prioriteringar som regeringen framöver ska göra. Och jag tror att det är viktigt att vi fortsätter att öka investeringarna, inte minst i spårbunden trafik. Jag noterar att Trafikverket i sitt förslag väljer att gå fram med delar av dessa investeringar, vilket är för regionen oerhört uppskattat, som jag har förstätt kommentarerna.

Jag har mina skäl som statsråd att nu inte uttala mig om enskilda objekt. Däremot känner jag väl till frågan, har varit engagerad i den och anser att det är viktigt att vi nationellt klarar av att göra de prioriteringar som behövs för att rätt projekt ska ligga med i det som sedan blir den nationella planen.

Jag vet också vad mitt parti har tyckt före valet. Men min fråga går tillbaka till Annicka Engblom: Är detta Moderaternas prioritering? Trots att vi nu med denna regering har 100 miljarder mer än vad vi hade när Annicka Engbloms parti var med och styrde landet ryms ju inte alla projekt inom ramen för detta. Har då Moderaterna gjort hemläxan och väljer att prioritera satsningar i sydöstra Sverige, till exempel Sydostlänken?

Anf. 56 ANNICKA ENGBLOM (M):

Fru talman! Nej, jag går inte på det där retoriska knepet. Det hör inte hemma här. Jag tycker att vi kan vara mer seriösa.

Det är många som är intresserade av den här frågan i flera län. Vi talar om Skåne och Kronoberg, till vissa delar även om Kalmar men framför allt om Blekinge. Hur ska jag då tolka svaret? Regeringen borde ändå vara beredd att pytsa in pengar om man visade ett lite större intresse i det här fallet, när man har varit så tydlig tidigare i opposition. Det borde visas lite omsorg om alla trafikmässiga situationer i södra Sverige. Man bygger faktiskt mycket från Europa och uppåt, men det möts inte av motsvarande satsningar norrifrån och söderut, det vill säga i den svenska delen av den sydöstra delen, där vi har ett ökat godsflöde från framför allt södra och östra Europa.

Jag hade hoppats att statsrådet kunde ha varit lite mer positiv denna julvecka och åtminstone ha uttryckt sitt intresse för detta. I stället försöker han med retoriska knep. Det tycker jag är lite tråkigt. Jag är inte en sådan politiker som hänger mig åt sådana excesser, utan jag tycker att vi ska hålla på med reell och praktisk politik i den här kammaren.

Därmed får jag väl tolka det som att jag får se tiden an och hoppas att ert vallöfte ändå infrias. Men om det ska verkställas till 2018 ger jag inte mycket för det.

Anf. 57 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Allt ligger i betraktarens öga. Regeringen har varit tydlig med att när beredningen i Regeringskansliet är färdig avser vi att komma

Prot. 2017/18:52
18 december

Svar på
interpellationer

med ett förslag eller faktiskt ett beslut om en nationell plan. Då får Annicka Engblom se vilka projekt som finns med.

Vi har nu 100 miljarder mer till förfogande än under den tid då Annicka Engbloms partikamrater styrde det här landet, så vi har mer resurser till infrastruktur.

Jag noterar att jag inte får svar på om det för Moderaterna nationellt – Annicka Engblom är ändå riksdagsledamot – finns ett intresse av att bygga Sydostlänken. Hittills har jag hört många moderata företrädare tala och interpellera om objekt i Stockholmsregionen men inte så ofta om till exempel Sydostlänken, som ur godstransportsynpunkt och nationell strategi har sina uppenbara fördelar. Det vet jag som nära regional företrädare med god information om Sydostlänken, och det tror jag att många i denna kammarer känner till.

När det gäller hur den slutliga avvägningen kommer att se ut återstår det en hel del arbete. Jag vill kunna vara noggrann och gå igenom alla remissvar. Jag vill se bevekelsegrunderna för näringslivets eventuella omprioriteringar. Jag vill naturligtvis också ta ansvar för en seriös och ansvarsfull finansiering av de insatser vi gör.

Även om vi har 100 miljarder mer är säkert önskemålet fyra eller fem gånger större, så det kommer ändå att vara en tuff prioritering. Det är just med anledning av detta som jag frågar varje region, men också varje parti, vad som är de viktigaste prioriteringarna. Jag noterar att svaret från Annicka Engblom uteblev i den delen. Icke desto mindre önskar jag Annicka en riktigt god jul och hoppas att det blir en trevlig jul nere i Blekinge. Ha det gott!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2017/18:236 om följderna av ett centraliserat flygledningssystem

Anf. 58 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Anders Åkesson har frågat mig på vilket sätt de i interpellationen angivna samhällsperspektiven ekonomi/centralisering av statlig verksamhet/totalförsvaret vägts in i direktiv och beslut inför det att beslutet fattats.

Anders Åkesson har också frågat mig om jag delar interpellantens bedömning att beslutet leder till centralisering av statlig verksamhet till Stockholm och att detta därtill ökar sårbarheten för verksamheten flygtrafikledning.

Det är det statligt ägda bolaget Swedavia AB som äger de berörda flygplatserna. Swedavia AB fattar beslut om hur bolagets verksamhet ska bedrivas.

Avtalet mellan Swedavia AB och Luftfartsverket, som utför flygledning åt Swedavia AB, har ingåtts efter beslut i respektive styrelse och efter remittering till Försvarsmakten. Jag förutsätter att parterna har beaktat de uppdrag och regelverk som gäller för respektive parts verksamhet och att man under beslutsprocessen därmed har beaktat de olika aspekter som påverkas.

Avtalet innebär att en anläggning ska byggas på Arlanda nära Swedavias operativa central och Luftfartsverkets anläggning för områdeskontroll och Arlandatornet. När anläggningen är klar kommer verksamheten i respektive torn successivt och över några år att föras över till centralen. Avtalet bedöms ge möjligheter för utveckling av båda parternas verksamhet.

Redundansen och de regionala aspekterna är viktiga i ett helhetsperspektiv. Det är särskilt de delarna jag kommer att informera mig närmare om i dialog med Luftfartsverket.

Anf. 59 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Eneroth!

Luftfartsverket och Swedavia har kommit överens om att stänga ned trafikledningen i Kiruna, Umeå, Åre/Östersund och Malmö. Jobben flyttar till en central flygledning på Arlanda.

Fru talman! Jag måste säga att det är ett både trotsigt och ur många samhällsperspektiv underligt beslut som de statliga företagen under Eneroths ledning har fattat. Det är trotsigt därför att samarbetsregeringen, genom Eneroths kollega civilminister Ardalan Shekarabi, mycket tydligt uttalat att nu har vinden vänt när det gäller statens centralisering. Staten ska finnas närvarande i hela landet, och det är en prioriterad fråga för statsminister Stefan Löfven att så är fallet.

Statliga och under statsrådet Eneroth verkande Luftfartsverkets och Swedavias beslut innebär att ett fyrtiotal kvalificerade arbetstillfällen nu försvinner och centraliseras till Stockholm från väl fungerande verksamhet i Kiruna med flera orter. Fallet med den centraliserade flygledningen blir därmed ett parallellfall till Skatteverkets tidigare planer på att lägga ned regionala skattekontor.

Det är ett underligt beslut, fru talman. Ur ett samhällsperspektiv framstår beslutet som både oklokt och troligen omöjligt att fatta bara om en kort tid när totalförvarsplaneringen väl fått upp farten i det här landet.

Från början skulle även Visby vara med. Men där sa Försvarsmakten blankt nej. Lägg därtill att en centraliserad flygledning är lättare att slå ut i ett gråzonsscenario. Det kan ske genom en cyberattack, fysisk infiltration med sabotage eller en terrorattack.

Statsrådets regeringskollegor, försvarsminister Peter Hultqvist och justitie- och inrikesminister Morgan Johansson, som har krisberedskapen på sitt bord, har åter all anledning att vara bekymrade över vad som händer på Näringsdepartementet. Nattens händelser, då världens hårdast trafikerade flygplats i Atlanta stängde ned på grund av elavbrott, borde stämma till eftertanke vad gäller att centralisera så viktiga funktioner som flygtrafikledning till ett enda ställe i landet.

Fru talman! Sett ur ett ekonomiskt perspektiv, som är huvudskälet när det statliga myndigheterna argumenterar för förändringen, verkar det i sammanhanget vara småpengar sett till hela budgeten. Kritikerna menar att neddragningen i personal är alltför optimistisk. Central flygledning skulle därmed riskera att bli en börda och inte en besparing.

Jag frågade med anledning av detta statsrådet Tomas Eneroth:

På vilket sätt har samtliga ovan nämnda samhällsperspektiv ekonomi/centralisering av statlig verksamhet/totalförsvaret vägt in i direktiv och beslut inför det att beslutet fattats?

Delar statsrådet min bedömning att beslutet leder till centralisering av statlig verksamhet till Stockholm och att detta därtill ökar sårbarheten för verksamheten flygtrafikledning?

På min första fråga har statsrådet svarat ”Jag förutsätter att parterna har beaktat de uppdrag och regelverk som gäller för respektive parts verksamhet”. Dessutom avser statsrådet att ”särskilt informera sig i dialog”.

Jag upprepar mina frågor eftersom jag anser att jag inte har fått ett rimligt svar på dem.

Anf. 60 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar Anders Åkesson för en bra fråga i ett komplicerat ärende.

Vi delar uppfattningen att det är viktigt att hela Sverige ges goda förutsättningar att leva. Till skillnad från när Sverige hade borgerlig regering utlokaliseras vi numera statliga myndigheter. Nu i höst har sju nya myndigheter utlokaliserats. Statliga servicekontor byggs upp över hela landet, och de nio skattekontor som Anders Åkesson nämnde i interpellationen har räddats kvar. Det är viktigt för att Sverige ska kunna leva och för att staten ska vara närvarande överallt. Det är en tydlig gemensam ambition.

Å andra sidan är det viktigt att vi har väl fungerande regionala flygplatser som kostnadseffektivt kan upprätthålla den service som flyget faktiskt innebär.

Jag noterar att Centern i sitt budgetalternativ drar ned på stödet till de regionala flygplatserna med 85 miljoner kronor.

Jag noterar också att Anders Åkesson i sin interpellation inte tar upp frågan på vilket sätt fjärrstyrd ledning faktiskt kan öka tillgängligheten till regionala flygplatser.

Jag inser att det är en stor utmaning att bedöma de tekniska förutsättningarna för att implementera ett system som ger tekniska fördelar och ökad säkerhet men som givetvis också kan innebära nackdelar.

Därför har jag förvissat mig om att Luftfartsverket, som levererar beställningen till Swedavia, har haft en dialog med Försvarsmakten. Försvarsmakten invände när det gällde Visby men hade inget att erinra avseende lokaliseringen på de andra ställena.

Frågan är inte klar bara för att ett statligt bolag och ett verk har skrivit ett avtal. Frågan ska prövas. Transportstyrelsen ska göra ett driftsgodkännande, och denna granskning pågår nu.

Jag har, efter interpellationens inlämnande, kallat till mig generaldirektören för Luftfartsverket, Ann Persson Grivas, för att informera mig mer i frågan.

Det är viktigt att vi framöver ligger i teknisk framkant i Sverige, säkerställer att vi har bra redundans i flygledarkapaciteten och, inte minst, beaktar de säkerhetspolitiska aspekter som Anders Åkesson tar upp. Samtidigt är det viktigt att vi säkerställer att vi har god service och tillgänglighet i hela landet.

Detta är mina utgångspunkter. Jag är inte säker på att de skiljer sig så mycket från Anders Åkessons och Centerpartiets utgångspunkter. Jag tror dock att båda våra partier har en utmaning i att hantera å ena sidan tekniska framsteg, å andra sidan möjligheten att säkerställa god service i hela landet. Jag tror att det går att kombinera.

Men vi är som sagt i ett läge där Transportstyrelsen har att granska avtalet för att kunna ta beslut om ett eventuellt driftsgodkännande under åren framöver.

Anf. 61 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Jag har först ett par kommentarer. Till skillnad från alliansregeringen, har statsrådet lagt sig till med vanan att säga i de mest skilda sammanhang. I detta fall handlar det om att regeringen decentraliserar statlig verksamhet.

Det är bra att statsrådets kollegor i regeringen anstränger sig. Det sker ofta efter det att Centerpartiet genom exempelvis riksdagens skatteutskott stött på om det tokiga i att centralisera skattekontor – men det var inte det vi skulle diskutera.

För mig blir då denna fråga ännu mer underlig. När statsrådets Eneroths kollegor anstränger sig för att hela landet ska leva låter Näringsdepartementet Luftfartsverket och Swedavia centralisera strategiskt viktiga jobb från Kiruna, Östersund med flera orter till Stockholm.

Det stämmer att Centerpartiet i sin budget minskar stödet till de regionala flygplatserna med 85 miljoner kronor. Vi gör det eftersom vi inte vill påföra flygtrafiken i Sverige en flygskatt på drygt 1 miljard. Regeringen inför här en kompensation för flygskatten till de regionala flygplatserna som är obegriplig i sin beskrivning. Detta får vi ta i en senare interpellationsdebatt, men eftersom Centerpartiet inte vill påföra flyget den kostnad regeringen avser att påföra, anser vi att vi inte heller behöver kompensera dem för den.

Så åter till det interpellationen handlar om. Statsrådet säger att det skulle vara ett stöd också för de regionala flygplatserna att man inför detta centraliserade, utvecklade eller, som generaldirektören själv i dag uttryckte det, digitaliserade system – det är lite nysvenska över det, för det är ju en centralisering till Arlanda.

De regionala flygplatserna har, till skillnad från Swedavias, statens, flygplatser, möjlighet att själva handla upp lufttrafikledning. Det har man också gjort, av andra företag än LFV och ofta till en väsentligt lägre kostnad. För flygplatsen hemma i Kalmar talar man om besparingar på 25–30 procent, och jag kan tänka mig att det rör sig om något liknande för Växjö, varifrån Eneroth kanske flyger ibland.

Avser statsrådet att påföra de regionala flygplatserna LFV:s flygtrafikledning i en framtid? Är det detta statsrådet ger uttryck för när han säger att det är för deras skull man centraliserar till Arlanda? Detta vill jag ha svar på, och det vill nog även de regionala flygplatserna.

Mina fråga kvarstår:

På vilket sätt har samhällsperspektiven ekonomi/centralisering av statlig verksamhet/totalförsvaret vägt in i det beslut som två statliga verk under statsrådet Eneroths vingar nu fattar?

Anf. 62 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är inte två statliga verk under mina vingar; det är ett statligt bolag och ett statligt verk. Det statliga verk jag hanterar här är Luftfartsverket, och jag har kallat till mig och haft en dialog med generaldirektören för att förvissa mig om att man har tagit Försvarmaktens synpunkter

Prot. 2017/18:52
18 december

Svar på
interpellationer

i beaktande. Jag har också informerat mig om konsekvenserna av en sådan omläggning.

Transportstyrelsen är som sagt i ett läge då man ska granska eftersom det är Transportstyrelsen som har i uppdrag att ta beslut om driftsgodkännande för detta. Så var fallet när man i Sundsvall centraliserade och införde en fjärrstyrning av Örnsköldsviks flygplats. Om jag har förstått saken rätt har denna driftsfunktion fungerat i huvudsak väl.

Som svar på Anders Åkessons fråga om jag avser att gå vidare med övriga flygplatser säger jag att jag absolut inte har någon sådan intention. Någon sådan plan finns inte. Det är inte heller regeringen som har fattat ett beslut, utan det är Luftfartsverket och Swedavia som gemensamt har slutit ett avtal, som Transportstyrelsen nu har att granska för ett eventuellt driftsgodkännande och som jag i egenskap av statsråd har informerat mig om.

Jag noterar att det är under denna regerings tid som vi har förmått flytta ut statlig verksamhet och nya myndigheter i hela landet. Statliga servicekontor etableras på ort efter ort. Till och med mitt eget Växjö har för första gången kunnat få ett utlokaliserat statligt verk därför att det är andra tongångar nu. Nu förmår vi utmana, och nu klarar vi av att lyfta ut statlig verksamhet i hela landet.

Men det är klart att vid varje tillfälle sådant sker och varje gång man diskuterar, oavsett om det handlar om centralisering eller om decentralisering, måste man alltid väga in kostnadseffektivitet och andra intressen. På vilket sätt kan vi öka tillgängligheten till exempelvis regionala flygplatser? Detta är ett av skälen till att jag nu informerar mig mer om denna verksamhet och till att jag föreställer mig att Transportstyrelsen, när de gör ett driftsgodkännande, under sin prövning beaktar de olika intentioner som finns med ett överförande av styrningen till fjärrstyrd flygledning.

Jag följer debatten, och jag noterar framför allt – vilket kanske är det viktigaste – att Försvarmakten i detta fall inte har något att erinra. Men jag är alldeles övertygad om att både jag och Anders Åkesson kommer att återkomma i diskussioner om denna fråga, för den är viktig. Den rör en viktig del av svensk flygsäkerhet, och den rör en viktig del av implementeringen av ny teknik.

Anf. 63 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Detta är min slutreplik, och därefter har statsrådet en replik till. Därmed kanske jag kan ställa ytterligare någon fråga.

Tack för löftet att inte tvinga in de regionala flygplatserna under statens lufttrafikledning! Det är tror jag att i synnerhet de är väldigt tacksamma över, för det finns en rädsla över att få bära stora overhead-kostnader när man äntligen har krånglat sig ur det.

Det är bra att statsrådet sätter Transportstyrelsen på att granska det hela, som jag uppfattar det innan man går in i verkställighet. Det är helt korrekt att det pågår en försöksverksamhet med fjärrstyrning, men den har legat nere två gånger under det att man har kört den. Det är givetvis så med fjärrstyrd teknik att där finns en sårbarhetsfaktor.

Det finns skäl att reflektera över natten i Atlanta, världens mest trafikerade flygplats, som på grund av bortkopplad strömförsörjning slutade att fungera, och över de följder detta får. Det är ungefär samma följder som om man inte har någon lufttrafikledning igång.

Avslutningsvis är det bra att statliga verk utlokaliseras, men för mig, fru talman, framstår det likväl som en gåta att Luftfartsverket och Swedavia ägnar sig åt att centralisera strategiska, viktiga statliga tjänster från en mängd orter i landet till Arlanda.

Tack för svaret, än en gång!

Anf. 64 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Anders Åkesson, för engagemanget och för en bra diskussion!

Det enda jag möjligtvis vill tillägga är en betoning av att Försvarsmakten i detta fall har ett ansvar för att granska och komma med synpunkter. Detta har de gjort utifrån den information jag har fått när det gäller Luftfartsverket. De har haft synpunkter när det gäller etableringen i Visby, men inte på de andra etableringarna.

Jag delar i allra högsta grad uppfattningen att det är viktigt att vi vid varje ny teknisk förändring beaktar de risker den innebär i dag. Oavsett om vi talar om nattens elavbrott i Atlanta eller om andra händelser är det viktigt att man har detta i beaktande framöver. Vi behöver ökad redundans och säkerhet för att kunna klara av de utmaningar vi står inför, oavsett om det handlar om civila olyckshändelser, terrorhot eller risk eller förberedelse för ofärd och krig.

Jag uppskattar engagemanget. Eftersom Anders Åkesson och jag har en debatt kvar avstår jag från att önska god jul denna gång. Det får jag göra vid nästa tillfälle.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2017/18:245 om vinterväghållning i norra Sverige

Anf. 65 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Anders Åkesson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att snarast lösa den situation som uppstått kring vinterväghållningen i norra Sverige.

Enskilda väghållare är fria att själva välja hur de vill ordna sin vinterväghållning. I den mån som Trafikverkets upphandlade entreprenörer har möjlighet att erbjuda även enskilda väghållare tjänster med vinterväghållning är det fullt möjligt och något som Trafikverket ser positivt på. Det blir då ett avtalsförhållande mellan den enskilda väghållaren och entreprenören.

Att vinterväghållningen av våra vägar fungerar har stor betydelse för både framkomlighet och trafiksäkerhet. Trafikverket ställer därför krav på sina entreprenörer hur vinterväghållningen ska genomföras och vilken standard som ska uppnås på vägarna vintertid. Trafikverket följer upp entreprenörernas arbete och bevakar att det som har avtalats, och som staten också betalar för, utförs. Trafikverket har under de senaste åren utvecklat nya och moderna metoder och arbetssätt för att förbättra uppföljningen. Dock är kraven på hur och när entreprenören ska utföra vinterväghållningen desamma som tidigare.

Prot. 2017/18:52
18 december

Svar på
interpellationer

Trafikverket inför successivt dessa nya metoder och arbetssätt för uppföljning i samband med upphandlingar av vinterväghållning. Inför införandet har Trafikverket haft dialog med såväl entreprenörerna som Riksförbundet enskilda vägar. Dialogen med Riksförbundet enskilda vägar har resulterat i en handlingsplan som omfattar ett antal aktiviteter för att proaktivt minska riskerna för att enskilda vägföreningar ska bli negativt berörda.

Till exempel informerar Trafikverket berörda enskilda väghållare om pågående upphandlingar och hur det kan komma att påverka eventuella avtal som den enskilda väghållaren har med nuvarande entreprenör. Trafikverket kan även bistå med rådgivning till vägföreningarna. De geografiska förhållandena kan ibland dock föranleda att det i vissa fall kan finnas behov av mer långtgående åtgärder för att möjliggöra en samordning av snöröjningsåtgärder. Det kan till exempel avse åtgärder för att gemensamt planera för synkroniserade upphandlingar.

Jag förutsätter att fortsatt dialog krävs med anledning av de uppgifter som framkommit. Det är angeläget att alla parter ser sin möjlighet till att bidra till frågans lösning. Jag avser att fortsatt följa frågan.

Anf. 66 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

När jag skrev denna interpellation till infrastrukturministern rapporterade medierna om att vintern var i full gång, i synnerhet i norra Sverige. Att det snöar kraftigt, särskilt i norra Sverige och längs landets ostkust, och att detta ställer samhällsfunktioner inför mycket stora påfrestningar är ingen nyhet.

Just därför, fru talman, är det lite underligt att regeringen inte har reagerat tidigare när så uppenbara och stora brister har blottlagts i hur den allmänna väghållningen sköts efter det att statsrådets egen myndighet Trafikverket lagt om sina upphandlingsrutiner för vinterväghållning.

Redan under vintern 2016–2017 rapporterades att Trafikverkets nya regelverk kring upphandlad vinterväghållning gör att ett stort antal vägföreningar, alltså vägsamfälligheter, i norra Sverige inte har någon fungerande snöröjning.

Kortfattat bottnar bekymren i att ett nytt regelverk gör att entreprenörernas punktlighet övervakas via gps och att eventuella förseningar hos entreprenören leder till kraftiga viten. Konsekvenserna av detta har blivit att entreprenörerna, som tidigare kunde åta sig sidouppdrag längs vägen eller under hand som de skötte statens vinterväghållning, nu i stället undviker snöröjningsuppdrag för andra väghållare än statliga Trafikverket, till exempel vägsamfälligheter.

Detta får i sin tur som följd att samhällsservice som brandkår, polis, ambulans eller hemtjänst i händelse av snöfall riskerar att inte nå fram till den medborgare som behöver hjälp. Människor som valt att bo längs en vägsamfällighet – det är många – kommer inte till jobbet och får inte samhällets stöd i utsatta situationer.

Fru talman! Att en utebliven eller en inte i rätt tid utförd insats från samhället ökar risken för att människor kommer i kläm står klart för var och en av oss. Att inte känna sig säker på att få sin väg snöröjd för att hinna till jobbet eller komma till skolan riskerar att exkludera människor.

Jag har full respekt för att Trafikverket vid upphandling av vinterväghållning håller koll så att man får sin avtalade tjänst utförd till rätt pris och vid rätt tidpunkt. Men det blir sett ur hela samhällets perspektiv obegripligt om upphandlingen av vinterväghållning av statens vägar görs på ett sådant sätt att en samtidig och parallell vinterväghållning längs vägen inte kan genomföras. Vi riskerar att statligt nit på den ena sidan i systemet leder till en samhällsekonomisk förlust på den andra. För den enskilda människan, som blir hängande mitt emellan, framstår detta givetvis som obegripligt.

Min fråga till statsrådet Eneroth var därför: Vad avser statsrådet att vidta för åtgärder för att snarast lösa den situation som har uppstått kring vinterväghållningen i synnerhet i norra Sverige?

Det svar som vi har fått av statsrådet i dag är att han avser att följa frågan. Jag är säker på att människor som ser fram emot, och i någon mån bävar inför, vinterns ankomst vill ha ett mer utförligt svar på hur de ska kunna komma till och från jobbet, kunna skjutsa barn till skolan och veta att hemtjänst och räddningstjänst fungerar. De vill veta det, och de förväntar sig att statsrådet och regeringen efter snart ett års kännedom om problemen gör mer än att säga att de avser att följa frågan.

Anf. 67 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag kommer själv från ett litet samhälle med 800 invånare, och jag vet vad det innebär om snöröjningen inte fungerar. För mig är det självklart att alla aktörer, såväl enskilda väghållare som åkerier och entreprenörer, som statliga myndigheter eller statliga verk, har ett särskilt ansvar att se till att ambulansen kommer fram och att hemtjänsten kommer fram. Det vilar ett stort ansvar på dem att fullfölja dessa skyldigheter. På samma sätt är det självklart att Trafikverket vid sin kontroll av utförda tjänster säkerställer att man faktiskt får de tjänster utförda som man betalar för.

Sedan interpellationen inlämnades har jag säkerställt att det är så, och jag har haft en dialog med Trafikverket och dess generaldirektör om frågan. Näringsdepartementet har också haft en dialog och kontakt med en ansvarig aktör, det statliga bolaget Svevia. Jag förutsätter att aktörerna kan hitta en lösning. Vi kan nämligen inte ha en ordning där vi inte har snöröjningen väl organiserad.

Däremot stämmer det inte, som Anders Åkesson säger, att regeringen inte har gjort någonting sedan förra vintern – tvärtom. Det är just uppmärksamheten förra vintern som gör att Trafikverket tillsammans med Riksförbundet enskilda vägar har tagit fram en gemensam handlingsplan och att man nu har nya rutiner för att informera om vilka upphandlingar som finns och på det sättet skapa en beredskap att agera. Det är statliga anslag som egentligen går till Trafikverket, till någon av entreprenörerna och dessutom till de enskilda väghållarna. Därför kan jag också säga att jag förutsätter att man hittar en adekvat lösning på detta i närtid. Jag tror nämligen att det politiskt inte finns några skillnader mellan en socialdemokrat och en centerpartist i denna fråga. Detta är en trygghetsfråga för personer som bor på landsbygden och för hela Sverige, eftersom vi alla, om vi letar långt bort i våra släktled, säkert har någon som också bor i någon annan del av landet. Det är alltså viktigt för Sverige. Ambulanser ska kunna komma fram, och hemtjänsten ska kunna komma fram. Det är naturligtvis viktigt att vi upprätthåller att statliga pengar går till det som de är avsedda för.

Men det är också angeläget att aktörerna känner sitt ansvar för att lösa frågan.

Jag har informerat mig. Vi har en dialog med aktörerna, och jag förutsätter att man hittar en bra lösning framöver.

Anf. 68 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Det vägsystem som upprätthålls och hålls farbart genom vägsamfälligheter, enskilda vägar med statsbidrag eller vad vi nu kallar det, ofta organiserat och företrätt av Riksförbundet enskilda vägar, är landets längsta i mil räknat sammanhållna vägnät. Jag vet att statsrådet känner till det.

Det är helt rätt, där delar jag statsrådets ambition, att Trafikverket ska ha ordning på sina upphandlingar. Det ska vara pang för pengarna. Men statsrådet behöver informera sig mer, därför att den dialog som så förtjänstfullt inleddes mellan Trafikverket och Riksförbundet enskilda vägar dessvärre inte har lett till något resultat enligt den information som jag har skaffat mig. Denna dialog stannade vid att Trafikverket informerar Riksförbundet enskilda vägar eller vägsamfälligheter i den mån som de successivt upphandlar ny vinterväghållning.

Statsrådet säger i sitt interpellationssvar att man ska möjliggöra en samordning av snöröjningsåtgärder och att det kan avse till exempel åtgärder för att gemensamt planera för synkroniserade upphandlingar. Det är en ambition, statsrådet, men den föll när den nådde Trafikverkets jurister. Som statsrådet antyder blev det obegripligt ur den enskildes perspektiv, alltså för den enskilde som bor vid en vägsamfällighet, där staten över statsbudget genom statsbidrag står för en stor del av driftskostnaden för att hålla denna tillgänglig året om. Därtill kommer betydande enskilda bidrag och ofta primärkommunala bidrag. Det blir helt obegripligt för denna människa, som står vid sin oplogade enskilda väg, när han eller hon noterar att staten någon kilometer eller några hundra meter bort plogar för fullt på riksvägnätet men att det inte finns någon som kan utföra det på denna oplogade enskilda väg.

Vi ska vara rädda om statliga pengar. Det innebär, fru talman, att vi också ska använda dem samhällsekonomiskt effektivt. Det innebär att Trafikverket, utöver att man ska hålla reda på sina utgifter och att man får det gjort som man har upphandlat, också måste kunna förhålla sig till de förhållanden som råder i synnerhet i norra Sverige, där det inte längre vimlar av vinterväghållare som kan rycka in när statens upphandlade entreprenörer inte törs, inte vill eller inte får åta sig uppdraget.

Jag är glad över att statsrådet är engagerad i frågan, och jag är alldeles säker på att statsrådet kommer att se till att lösa den. Men det är mycket angeläget.

Anf. 69 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag ska ta upp några principiella utgångspunkter som kan vara viktiga att hålla koll på i detta sammanhang. Jag inledde interpellationssvaret med att ta upp det som ändå är viktigt för dem som följer debatten att veta. Enskilda väghållare är fria att själva välja hur de vill anordna sin vinterväghållning. Det är inte Trafikverket som styr eller bestämmer, utan det är enskilda väghållare som själva har möjlighet att välja.

I den mån Trafikverkets upphandlade entreprenörer har möjlighet att erbjuda även enskilda väghållare tjänster med vinterväghållning kan man göra ett sådant avtal. Man träffades efter förra året. Det resulterade i, som jag har förstått det och fått information om, en hel handlingsplan. Trafikverket skulle bland annat informera enskilda väghållare om kommande upphandlingar.

Jag noterar att det i Anders Åkessons interpellation också finns uppgifter om att entreprenörerna skulle drabbas av avgifter på över 20 000 kronor om det var förseningar på tio minuter. Då vill jag för säkerhets skull säga, eftersom jag har valt att kolla upp detta, att vite för en tiominutersförsening i dessa sammanhang aldrig har inträffat och enligt Trafikverket sannolikt heller aldrig kommer att inträffa.

När detta väl är sagt kan jag själv känna att detta är en fråga som inte är juridisk. Det är knappast heller en ekonomisk fråga. Den handlar i grunden om vilket ansvar de aktörer som har ansvar för att lösa denna fråga tar, oavsett om det handlar om det statliga bolaget Svevia, Trafikverket eller de enskilda väghållarna. Jag förutsätter, och kommer att informera mig om, att man tar detta ansvar, eftersom vi i Sverige inte kan ha en ordning där ambulans, hemtjänst eller andra inte kan komma fram. Men då gäller det också att syna vilket ansvar som de enskilda vägföreningarna har när det gäller att upphandla rätt tjänster och vilka resurser de är beredda att ställa till förfogande, hur entreprenörerna är beredda att också utföra de tjänster som de säger att de ska utföra enligt de kontrakt som de tecknar och naturligtvis hur Trafikverket är beredda att betala och hitta smidiga lösningar för enskilda väghållare för de tjänster som utförs i anslutning till nationella vägar.

Jag tror att Anders Åkesson och jag har samma både principiella och politiska uppfattning om detta. Jag tror också att det är bra att frågan får uppmärksamhet, eftersom det sätter en ökad press på aktörerna att hitta en lämplig lösning. Det är inte regeringsbeslut eller regeländringar som krävs. Det handlar här snarare om att hitta en för framför allt norra Sverige smidig lösning på ett problem som uppstår vid några tillfällen. Jag måste ändå säga att utgångspunkten är vällovlig, nämligen att Trafikverket genom gps-kontroller vill säkerställa att man faktiskt får det som vi skattebetalare betalar för, det vill säga utförda tjänster i form av snöröjning på de vägar som man har kontrakterat sig för.

Anf. 70 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Låt mig inleda mitt anförande med, så att jag inte glömmer det, att tillönska statsrådet med familj en riktigt god jul. Det är viktigt. Ibland blir det hårda tag i kammaren och i politiken, men det är människor bakom. Då ska man alltid önska varandra, liksom talmannen, en god jul.

Med detta sagt ska jag fortsätta. Ja, statsrådet, visst är enskilda väghållare fria att välja hur de anordnar sin väghållning. Men verkligheten i norra Värmland, i norra Sverige och i norra Dalarna är att det inte vimlar av kraftfulla snöröjningsföretag, utöver dem som statliga Trafikverket och statliga Svevia kontrakterar eller låter någon underentreprenör kontraktera. Bra då att vitena inte är så tuffa som det har kommunicerats. Det kanske ökar beredvilligheten att se pragmatiskt på detta.

Prot. 2017/18:52
18 december

Svar på
interpellationer

Dessvärre, enligt den information jag har, statsrådet, har ambitionen att upprätta en handlingsplan stannat vid att Trafikverket informerar. Men där kan säkert statsrådet informera sig vidare.

Jag tror, fru talman och statsrådet, att det viktiga med dagens interpellationsdiskussion om detta blir en tydlig signal till alla aktörer att man måste träffas, för det är precis som statsrådet beskriver det att för människan mitt emellan systemen blir detta fullständigt obegripligt.

Än en gång: God jul, statsrådet!

Anf. 71 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Skälet till att jag ändå ville påpeka det där om att man är fri att välja är att utomstående betraktare som följer min och Anders Åkessons debatt nog tror att det är Trafikverket som på egen hand beslutar om hur all snöröjning ska gå till. Så är det inte.

Jag är väl medveten om att marknaden för entreprenörer i landsbygd är begränsad. Oftast är det väl till och med så att de flesta känner varandra hyfsat väl. Men desto lättare borde det då vara att hitta en förnuftig och bra lösning och låta Anders Åkesson och mig gemensamt arbeta för detta.

Jag vill också passa på att önska såväl Anders Åkesson som fru talmannen och övriga kammaren en riktigt god jul. Jag tackar för en bra interpellationsdebatt, och så ses vi med förnyade krafter på det nya året. Tack för i dag!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Bordläggning och beslut om förlängd motionstid

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Proposition
2017/18:63 Några frågor om alkoholås

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående proposition skulle förlängas till och med *fredagen den 19 januari*.

§ 12 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 15 december

2017/18:283 Lärarnas administrativa börda
av *Michael Svensson (M)*
till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)
2017/18:284 Statsbidrag riktade till skolan
av *Maria Stockhaus (M)*
till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2017/18:285 Mer undervisningstid
av *Michael Svensson* (M)
till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)
2017/18:286 Ordning och reda i klassrummet
av *Michael Svensson* (M)
till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)
2017/18:287 Körkort för diabetiker
av *Johan Hultberg* (M)
till statsrådet Tomas Eneroth (S)

Prot. 2017/18:52
18 december

§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 15 december

2017/18:482 Hotet mot judar i Malmö
av *Boriana Åberg* (M)
till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)
2017/18:483 Framtiden inom den digitala marknaden
av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till statsrådet Per Bolund (MP)
2017/18:484 Kryptovalutor på svenska marknaden
av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till statsrådet Per Bolund (MP)
2017/18:485 Implementering av vapendirektivet
av *Krister Hammarbergh* (M)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)
2017/18:486 Ledning för ett starkare försvar
av *Mikael Oscarsson* (KD)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)
2017/18:487 Inhemsk adoptioner
av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till statsrådet Åsa Regnér (S)
2017/18:488 Ocker
av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till statsrådet Heléne Fritzon (S)
**2017/18:489 Ogrundade ansökningar som stoppar lagakraftvunna av-
visningsdomar**
av *Fredrik Malm* (L)
till statsrådet Heléne Fritzon (S)
2017/18:490 Kompisboenden
av *Caroline Szyber* (KD)
till statsrådet Peter Eriksson (MP)
2017/18:491 Trygghet för företagare
av *Jörgen Warborn* (M)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

Prot. 2017/18:52
18 december

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 13.11.

Sammanträdet leddes
av förste vice talmannen från dess början till ajourneringen kl. 10.40 och
av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

/Olof Pilo

§ 1 Aktuell debatt om antisemitism i Sverige	1
Anf. 1 ANDREAS CARLSON (KD)	1
Anf. 2 Justitie- och inrikesminister MORGAN JOHANSSON (S)	1
Anf. 3 TOBIAS BILLSTRÖM (M)	3
Anf. 4 PATRICK RESLOW (-)	4
Anf. 5 MARIA FERM (MP)	6
Anf. 6 JOHAN HEDIN (C)	7
Anf. 7 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V)	9
Anf. 8 FREDRIK MALM (L)	10
Anf. 9 ANDREAS CARLSON (KD)	12
Anf. 10 Justitie- och inrikesminister MORGAN JOHANSSON (S)	14
Anf. 11 TOBIAS BILLSTRÖM (M)	15
Anf. 12 PATRICK RESLOW (-)	16
Anf. 13 MARIA FERM (MP)	17
Anf. 14 JOHAN HEDIN (C)	18
Anf. 15 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V)	19
Anf. 16 FREDRIK MALM (L)	20
Anf. 17 ANDREAS CARLSON (KD)	21
Anf. 18 Justitie- och inrikesminister MORGAN JOHANSSON (S)	22
Anf. 19 TOBIAS BILLSTRÖM (M)	23
Anf. 20 PATRICK RESLOW (-)	23
Anf. 21 MARIA FERM (MP)	24
Anf. 22 JOHAN HEDIN (C)	24
Anf. 23 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V)	24
Anf. 24 FREDRIK MALM (L)	25
Anf. 25 ANDREAS CARLSON (KD)	25
Anf. 26 Justitie- och inrikesminister MORGAN JOHANSSON (S)	26
Ajournering	26
Återupptaget sammanträde	27
§ 2 Anmälan om betänkande	27
§ 3 Anmälan om fördröjt svar på interpellation	27
§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott	27
§ 5 Svar på interpellation 2017/18:99 om Östlig förbindelse	27
Anf. 27 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	27
Anf. 28 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	28
Anf. 29 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	29
Anf. 30 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	30
Anf. 31 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	31
Anf. 32 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	32
Anf. 33 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	32
§ 6 Svar på interpellation 2017/18:107 om säkerhetsklassad information på Transportstyrelsen	33
Anf. 34 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S)	33
Anf. 35 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	34

Anf. 36 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	35
Anf. 37 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	36
Anf. 38 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	37
Anf. 39 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	38
Anf. 40 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	39
§ 7 Svar på interpellationerna 2017/18:126 och 158 om konkurrensneutrala transportslag	39
Anf. 41 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	39
Anf. 42 BORIANA ÅBERG (M).....	40
Anf. 43 HELENA BONNIER (M).....	41
Anf. 44 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	42
Anf. 45 BORIANA ÅBERG (M).....	43
Anf. 46 HELENA BONNIER (M).....	44
Anf. 47 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	45
Anf. 48 BORIANA ÅBERG (M).....	46
Anf. 49 HELENA BONNIER (M).....	46
Anf. 50 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	47
§ 8 Svar på interpellation 2017/18:217 om byggandet av Sydostlänken	47
Anf. 51 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	47
Anf. 52 ANNICKA ENGBLOM (M)	48
Anf. 53 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	49
Anf. 54 ANNICKA ENGBLOM (M)	50
Anf. 55 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	50
Anf. 56 ANNICKA ENGBLOM (M)	51
Anf. 57 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	51
§ 9 Svar på interpellation 2017/18:236 om följderna av ett centraliserat flygledningssystem.....	52
Anf. 58 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	52
Anf. 59 ANDERS ÅKESSON (C)	53
Anf. 60 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	54
Anf. 61 ANDERS ÅKESSON (C)	55
Anf. 62 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	55
Anf. 63 ANDERS ÅKESSON (C)	56
Anf. 64 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	57
§ 10 Svar på interpellation 2017/18:245 om vinterväghållning i norra Sverige.....	57
Anf. 65 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	57
Anf. 66 ANDERS ÅKESSON (C)	58
Anf. 67 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	59
Anf. 68 ANDERS ÅKESSON (C)	60
Anf. 69 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	60
Anf. 70 ANDERS ÅKESSON (C)	61
Anf. 71 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	62
§ 11 Bordläggning och beslut om förlängd motionstid	62
§ 12 Anmälan om interpellationer	62
§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar	63
§ 14 Kammaren åtskildes kl. 13.11.	64