



1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 17 juni.

2 § Anmälan om återtagande av plats i riksdagen

Förste vice talmannen meddelade att *Johan Linander* (c) skulle återta sin plats i riksdagen från och med den 28 juni, varigenom uppdraget som ersättare skulle upphöra för *Mildred Thulin* (c).

3 § Svar på interpellation 2007/08:716 om klimatförändringar och infrastrukturen i Mälardalen

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Christina Axelsson har ställt fyra frågor till mig:

På vilket sätt uppmärksammar statsrådet och regeringen problemen med ändrat klimat vid planeringen av investeringar i infrastrukturen i Mälardalsregionen?

SGI har till uppgift att förmedla underlag till Västra Götaland om riskerna, men vem har statsrådet sett till har uppgiften att informera kommunerna om de geologiska riskerna i Mälardalen?

Har statsrådet skaffat sig information om vilka vägar och järnvägar som kan rasa vid störtregn i Mälardalen?

Vilken beredskap har statsrådet vidtagit åtgärder för i syfte att skapa alternativa resvägar för att personer ska kunna komma till jobbet om det blir störningar på grund av oväder?

Christina Axelssons tar upp frågor som är betydelsefulla redan nu men som kommer att bli än mer betydelsefulla i framtiden. Vi har på senare år allt oftare drabbats av problem med ras, skred, erosion och översvämningar som har lett till störningar i våra kommunikationer. Klimat- och sårbarhetsutredningen bedömer att de framtida konsekvenserna av klimatförändringarna kommer att bli betydande för vår infrastruktur.

De berörda transportmyndigheterna arbetar sedan flera år tillbaka aktivt med frågan. Vägverket och Banverket redovisade i januari 2007 ett regeringsuppdrag som handlade om att visa på åtgärder för att bedöma och förebygga risk för erosion, ras och skred.

I planeringen av investeringar i infrastrukturen tar Vägverket och Banverket hänsyn till klimatförändringar. Detta sker bland annat genom att en del av planeringsunderlaget utgörs av karteringar av vilka områden som har särskilda risker för översvämning samt att dimensioneringen av nya anläggningar anpassas till aktuell kunskap om risker.

SGI har ett särskilt bevakningsuppdrag beträffande Västra Götalands län. Detta eftersom riskerna för ras och skred är särskilt stora i länet. SGI medverkar även i andra länsstyrelsernas behandling av plan- och byggärenden, det vill säga granskning av remissyttranden, rådgivning samt förslag till åtgärder vad gäller skredrisker. SGI har även till uppgift att mot avgift bistå statliga myndigheter, kommuner och andra med kvalificerad rådgivning som kräver speciell kompetens eller där institutets oberoende ställning efterfrågas. Målet är att effektivitet och kvalitet i plan- och byggprocessen ska säkerställas genom utnyttjande av rätt geoteknisk och miljögeoteknisk kompetens.

När det gäller frågan om vilka vägar och järnvägar som kan rasa vid störtregn i Mälardalen har Vägverket och Banverket i sina roller som väg- respektive banhållare ansvar för att säkerheten är hög på alla delar av näten. I detta uppdrag ingår att kontinuerligt besiktiga alla banor och vägar samt att inventera och värdera risker när det gäller extrem väderlek.

Frågan om alternativa resvägar för att personer ska komma fram till jobbet om det blir störningar på grund av oväder är med tanke på vår utspridda befolkning synnerligen komplex att besvara. Detta särskilt om man utvidgar frågan till att inte enbart gälla arbetspendling utan även andra viktiga transporter såsom sjuktransporter, varuleveranser, utryckningsfordon, skolskjutsar med mera. Det är viktigt att arbeta förebyggande så att ett oväder inte behöver innebära att vägar eller järnvägar stängs av. Utöver det jag tidigare nämnt om riskbedömning och dimensionering arbetar till exempel Banverket med trädsäkring för att minimera störningarna till följd av nedfallande träd. Inträffar trots detta störningar som leder till att vägar och järnvägar måste stängas av finns möjlighet att ersätta järnvägstrafik med bussar, i de fall man inte kan leda om trafiken. På vägsidan arbetar Vägverkets regioner med att identifiera kritiska punkter och vägavsnitt där man planerar för lämpliga omledningsvägar. Identifieringen av dessa omledningsvägar ska vara klar i sommar och utmärkningen ska vara klar till den 1 oktober i år.

Anf. 2 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret. De klimatförändringar vi ser framför oss är en väldigt viktig fråga. Men jag blev lite förvånad när jag läste ministerns svar och ingången på detsamma. Jag hade förväntat mig att ministern skulle beröra hur vi undviker översvämning i Mälaren. Det är egentligen det som är huvudproblemet som jag tar upp i min interpellation.

Som jag påpekade är det problem med avrinning som gör att det kan bli översvämning och därmed risk för erosion och risk för ras och skred. Ökningen av den samlade avbördningskapaciteten är väl det enskilt enklaste sättet att minska risken för översvämning. För närvarande är avbördningen 805 kubikmeter per sekund, men den skulle behöva fördubblas enligt Klimat- och sårbarhetsutredningen.

Den viktigaste avbördningspunkten, som har analyserats flera gånger om, är Slussen vid Söderström. Den ska byggas om, och då är det viktigt att man också får till den maximala avbördningen.

Runt omkring Riksdagshuset har vi Stallkanalen och Norrström under Riksbron. Här finns inte så mycket mer att göra. Även Hammarbyslussen kan bidra något, men potentialen där är inte heller så stor. Sedan är det Södertälje sluss och Södertälje kanal. Också där är det viktigt att man får till det. Jag skulle vilja höra hur ministern ser på frågan om hur vi ska få till en ökad avrinning av Mälaren.

Jag är också medveten om att vi när landisarna smälter kan få en "tvärtomrinning", det vill säga att vatten rinner in i Mälaren.

Ministern påminner om att de berörda transportmyndigheterna arbetar aktivt med frågan om risk för ras och skred. Vi fick också en redogörelse för det när trafikutskottet hade sin utfrågning i början av mars månad. Det säger sig självt: Vägar och järnvägar som byggs i dag ska finnas i kanske 100 år till. Det är självklart att vi måste bygga med all den kunskap som vi har nu. Mer vatten kräver större trummor, högre broar och stabilare banvallar och vägkroppar. Det behövs också en annan typ av asfalt. Och det krävs forskning för att veta vad som är bäst.

Men som de sade vid utfrågningen är de största problemen, kostnaderna och utmaningarna de vägar och järnvägar som redan är byggda. I vissa fall är de 100 år gamla. Det var därför jag frågade vad som händer nu när ministern kommer med sin infrastrukturproposition. Kommer man då att starta ett arbete för att se över de tekniska egenskaperna på det som redan är byggt? Har statsrådet skaffat sig den informationen, så att vi kan få en ordentlig genomlysning redan nu i höst?

Anf. 3 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! När vi för denna diskussion är det viktigt att vi klarar att ta oss an den övergripande problematik som Christina Axelsson inte har nämnt i sin interpellation. Det rör sig naturligtvis om det avgörande arbete som regeringen gör avseende klimatfrågan som övergripande prioriterad fråga.

Jämte arbetet med att skapa bättre förutsättningar för människor att komma i jobb och minska utanförskapet är klimatfrågan den allra viktigaste politiska frågan för regeringen. Det internationella och globala arbetet är oerhört avgörande för att totalt sett minska klimatpåverkan. Det är den oerhört viktiga prioriteringen som ska gå i mål hösten 2009.

Icke desto mindre påverkar nuvarande negativa klimatpåverkan redan befintlig infrastruktur. På Christina Axelssons konkreta frågor har jag också givit konkreta svar i mitt interpellationssvar. Väldigt mycket i Miljödepartementet ligger under Klimat- och sårbarhetsbarhetsutredningen.

Den utredningen har mycket tydligt identifierat och analyserat behovet av att vidta åtgärder för både väg- och järnvägsnätet för att möta de klimatförändringar som pågår. Där har man utifrån utredningen identifierat ett antal ekonomiska insatser som krävs för att förebygga det som man här varnar för. Det gäller översvämningar, ras, skred, behovet av utbyte av broar och så vidare. Det handlar också om avvattningsanläggningar, underhållskostnader vad gäller banorna runt omkring i landet, trädsäkring men också utbildning.

Den typen av underlag är en del av infrastrukturpropositionen som vi arbetar med just nu med finansieringen kopplad till de åtgärder som Klimat- och sårbarhetsutredningen pekar på. Det är en del av det underlag som regeringen nu arbetar med vad gäller infrastrukturpropositionen.

Anf. 4 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! Tack för det, ministern, fastän jag inte riktigt förstår. Det är jätteviktigt att man arbetar med internationellt klimatarbete. Det vet jag också att regeringen gör. Men det var inte det jag diskuterade. Jag diskuterade avbördningen av vatten i Mälaren om det så skulle behövas.

Där tycker jag att jag ännu inte har fått något svar från ministern om hur ministern tänker sig att det ska kunna ske. Det gäller också ur en infrastrukturens synpunkt, inte minst med tanke på vad som kan hända om vi får en översvämning.

Det är inte bara vägar och järnvägar som står på spel. Det är också mycket av den IT-infrastruktur som vi har byggt upp som ligger i olika tunnlar. Det kom fram väldigt tydligt när vi hade utfrågningen i trafikutskottet att det var vad man var orolig för.

Jag frågade också ministern vem som ska ge råd till kommunerna i Mälardalen för att förebygga risker med ras och skred. Inregia har på uppdrag av Klimat- och sårbarhetsutredningen gjort en inventering av kommunernas hantering av översvämningar, ras och skred. Jag förutsätter att ministern har tagit del av den.

Det är intressant läsning. Det går visserligen inte att utläsa vilken kommun som svarar vad. Men man kan också se svaren lite generellt. En del vet och kan hur man ska behandla de här frågorna, och andra behöver mer information.

Fler kommuner uppger att frågan om ett förändrat klimat ännu inte har satt sig i den kommunala planeringen. Signaler från experter och myndigheter är inte tillräckligt tydliga, säger de. Det tycker jag ger signaler om att det behövs mer information och mer tryck från Vägverket, Banverket, SGI med flera just för att man ska kunna planera för en bra infrastruktur.

Jag frågade om förutsättningarna för att låta SGI hjälpa fler kommuner utifrån det svar jag fick vid den utfrågning vi hade i trafikutskottet. Där sade SGI:s representant att de får förfrågningar från länsstyrelser och kommuner lite här och var i landet i allt större uträkning men att de varken har uppdrag eller resurser att gå in och fungera som stöd.

På min fråga om SGI:s fortsatta roll svarar ministern: Målet är att effektivitet och kvalitet i plan- och byggprocessen ska säkerställas genom utnyttjande av rätt geoteknisk och miljögeoteknisk kompetens. Jaha, och var finns den om inte på SGI?

Kommunerna säger själva i den rapport jag refererar till att de 25 miljoner som finns i statsbudgeten inte räcker. Jag vill höra hur infrastrukturminister Åsa Torstensson ser på detta framöver och om vi kan förvänta oss klarläggande i infrastrukturpropositionen om den hjälp och det stöd som kommunerna kan få för att hantera detta. På vilket sätt kommer ministern att uppmärksamma detta?

Det var precis den fråga jag ställde. På vilket sätt uppmärksammar regeringen problemet med ändrat klimat vid planering av investeringar i

Anf. 5 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag blir lite förvånad om Christina Axelsson inte förstår vikten av att arbeta med internationella och globala klimatöverenskommelser. Det är det mest avgörande uppdraget vi har tillsammans politiskt. Jag hoppas verkligen att även oppositionen ställer sig bakom det oerhört utmanande arbete vi har tillsammans.

Vad gäller åtgärder för att i dagsläget minimera, förebygga och analysera de risker som i dag har uppstått handlar det om att vi ska förebygga att de inte uppstår till följd av negativ klimatpåverkan. Jag har mycket tydligt svarat Christina Axelsson i interpellationssvaret att SGI har detta bevakningsuppdrag. Det hjälper kommunerna och har till uppgift att medverka i länsstyrelsernas behandling av till exempel plan- och byggärenden, granskning av yttranden och rådgivning vid förslag till åtgärder. Det är precis som Christina Axelsson efterfrågar. Man har också möjlighet att mot avgift hjälpa kommuner som specifikt efterfrågar ytterligare kunskap.

Jag kan hålla med Christina Axelsson om att det är oerhört viktigt att det sker en debatt och diskussion om klimatpåverkan på alla nivåer. Det är därför som Klimat- och sårbarhetsutredningen har identifierat plan- och bygglagens roll. Det är kommunernas redskap vad gäller översiktsplanering och detaljplaneringen.

Där avser regeringen att när man behandlar Klimat- och sårbarhetsutredningen i den kommande klimat- och energipropositionen lägga fram förslag som kommer till riksdagen. Det handlar om att se över möjligheter eller eventuella författningsförändringar som berör plan- och bygglagen i syfte att möta det som Christina Axelsson efterfrågar. Det ska vara mer fokus på den lokala nivån utifrån plan- och bygglagens roll vad gäller översiktsplane- och detaljplanearbetet.

Vad specifikt gäller till exempel slussarna i Södertälje har Sjöfartsverket nyligen ersatt de gamla portarna nedströms i slussen med nya portar. Man har också påbörjat projektering av portarna uppströms för att undersöka möjligheterna att sätta dit slussportar som gör det möjligt att kunna öka avtappningskapaciteten till 300–400 kubikmeter per sekund jämfört med dagens 70 kubikmeter.

Christina Axelsson ställde inte den konkreta frågan. Eftersom frågan också berörs i Klimat- och sårbarhetsutredningen är det mer en klimatpolitisk än en transportpolitisk fråga. Inte desto mindre ligger den under Sjöfartsverkets ansvar, och man arbetar med den för närvarande.

Anf. 6 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! Jag vet inte om ministern lyssnade tillräckligt uppmärksamt på vad jag sade i mitt förra inlägg. Jag sade nämligen att det internationella klimatarbetet är viktigt, och vi vill på intet sätt förringa det arbetet. Det är emellertid också viktigt att jobba med effekterna här hemma.

Det är glädjande att ministern nu säger att det kommer att bli en ombyggnad av Södertälje sluss och att man kommer att öka avrinnings-

*Svar på
interpellationer*

kapaciteten på slussen. Det är väl det besked vi fått i denna interpellationsdebatt.

Samtidigt är det viktigt att ministern tar SGI ad notam när de säger att de varken har uppdrag eller resurser för att gå in och fungera som stöd åt andra kommuner och länsstyrelser. Det är därför viktigt att ministern i nästa regleringsbrev, som kommer att utformas under hösten, ser till att SGI får det uppdraget så att de kan fullfölja det och vara det stöd som kommunerna efterfrågar. Då är det angeläget att även se över den hjälp och det anslag som finns i budgeten så att det verkligen räcker till. Jag tror att det är en av våra viktigaste uppgifter för att rädda det vi har.

Jag tror vidare att vi måste vidta fler åtgärder i Stockholm, inte minst för att säkra den IT-infrastruktur som finns i olika tunnlar. Ministern känner väl till att Gamla stans tunnelbanestation för några år sedan var endast elva centimeter från att översvämmas, och det gällde även många andra tunnlar som innehåller IT-kablar och annat. Därför är det angeläget att se över frågan och göra det skyndsamt.

Anf. 7 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag tror att det är oerhört viktigt att de som lyssnar på debatten är införstådda med att det inte är ett arbete som vi väntar med. Det är ett arbete som här och nu pågår eftersom vi redan har erfarenhet av ras på både järnvägs- och vägsidan.

Direkt i samband med de senaste situationerna har de transportverk som ligger under mitt ansvarsområde på eget bevåg lämnat underlag till regeringen vad gäller det fortsatta arbetet med att göra bättre riskbedömningar just för att kunna vidta förebyggande åtgärder beträffande väg- och banhållning samt förebyggande av ras och risker vid nybyggnation. Därför har till exempel generaldirektören för Vägverket mycket tydligt genomfört riskreducerande väghållningsåtgärder. Så sent som i april 2008 hade man ett femtontal projekt utpekade för att förbättra situationen och kunna förebygga eventuella ras och andra risker i anslutning till vägprojekten.

Ett sådant större projekt i Mälardalen är en sträcka på E 20 mellan Arboga och Kungsör där man just funktionssäkrar med avseende på skred. Det är ett arbete som alltså redan har påbörjats.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 2007/08:765 om finansieringen av kollektivtrafiken

Anf. 8 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Christina Axelsson har frågat mig varför principen om minst 50–50-fördelning av trängselskattens intäkter mellan väg och kollektivtrafik inte längre ska gälla och om jag avser att återgå till principen om att skattens intäkter ska fördelas lika på dessa två ändamål. Om denna princip inte längre gäller, frågar Christina Axelsson mig om jag avser att ta initiativ till att i stället öka statsbidragen till kollektivtrafiken.

För att skapa tillväxt och välfärd på ett långsiktigt hållbart sätt i Stockholm behöver huvudstadens transportsystem förbättras. Stockholm är och förblir en mycket viktig tillväxtmotor i Sverige och att resor och transporter i staden är anpassade efter människors och företags behov är en viktig förutsättning för att denna motor ska fungera väl. Jag håller med Christina Axelsson om att kollektivtrafiken i Stockholm måste vara attraktiv för att skapa goda resmöjligheter för stockholmarna på ett sätt som minimerar negativa miljöeffekter.

När det gäller folkomröstningarna om trängelskatten vill jag påminna om att regeringen hade att förhålla sig till 15 sådana folkomröstningar, genomförda runt om i Stockholms län. Eftersom resultaten av folkomröstningarna var tvetydiga har regeringen valt att samla regionen till en trafikpolitisk samsyn kring prioriteringar och finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen där hänsyn tas till kollektivtrafiksatsningar. Carl Cederschiöld avrapporterade i slutet av 2007 sitt uppdrag att som förhandlingsman ta fram en regionalt förankrad lösning för trafiksituationen i Stockholm. Denna rapport utgör underlag för det arbete som regeringen initierat om att ta fram en ny generation långsiktiga infrastrukturplaner.

Jag anser att det är problematiskt att öronmärka en viss skatteintäkt för vägtrafik respektive kollektivtrafik. En stor del av kollektivtrafiken bedrivs på väg, vilket gör det både svårt och onödigt att åstadkomma en riktig redovisning av hur skatteintäkten fördelas. Det som är viktigt är att människor och företag upplever att deras vardag underlättas som följd av utförda infrastrukturinvesteringar.

När det gäller frågan om jag skulle kunna tänka mig att ta initiativ till att öka statsbidragen till kollektivtrafiken anser jag att det även fortsatt är kommuner och landsting som ska ansvara för att sörja för en god lokal och regional trafikförsörjning med kollektiva färdmedel. Det är kommuner och landsting som bäst kan fatta beslut som är bra för de människor som bor i respektive region. Regeringen har den 5 juni tillsatt en utredare som ska se över lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Syftet är att förbättra för resenären och göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Anf. 9 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! I går visade ett inslag i *Rapport* att det är ännu mer bråttom, ännu mer viktigt, att vi minskar utsläppen. Om vi ska klara målet 20–20–20 till 2020 – målet att minska växthusgaserna med minst 20 procent, att minst 20 procent ska vara förnybart och att vi ska energieffektivisera med 20 procent – måste vi nog börja nu.

Trafiken står för 30 procent av utsläppen. Därför måste vi få fart på kollektivtrafiken, och då krävs investeringar. Också Cederschiöld, som haft regeringens uppdrag att göra den så kallade Stockholmsförhandlingen den här gången – det har ju varit många före honom – säger att det krävs stora investeringar i kollektivtrafiken.

Den första av mina frågor till ministern var: Varför ska stockholmarna betala mycket mer för sin infrastruktur än andra invånare i Sverige? Här får man betala dels via skatten, dels via trängselskatten. Då svarar ministern att det är tveksamt att öronmärka skatter. Visst, det hade kanske varit bättre om vi kunnat kalla det för avgift och haft att disponera pengarna i regionen, men menar ministern att intäkterna av trängselskatt

ska gå till ytterligare skattesänkningar för dem som redan fått stora skattesänkningar? Är det som menas med att det är tveksamt att öronmärka skatter?

Ministern säger också att resultatet av folkomröstningen är svårtolkat och påstår att man hade att förhålla sig till 15 olika folkomröstningar. Nu var det så att ett införande eller inte av trängselskatt skulle beslutas i Stockholms fullmäktige, som sitter inte långt från detta hus, så naturligtvis skulle stockholmarna vara de som folkomröstade. Det var de som skulle bestämma över den frågan.

Det fanns de bland ministerns nuvarande kamrater som före valet lovade att det inte skulle bli någon trängselskatt alls. Jag tror inte att de egentligen brydde sig om vad som stod på valsedlarna. Huvudsaken för dem var att det blev ett nej. Därför är det viktigt att nu säga att vi bejaktar det stockholmarna faktiskt röstade om, det vill säga att trängselskatten ska gå till vägar och kollektivtrafik i regionen.

Nu kanske jag kan få ett direkt svar på min fråga av infrastrukturministern, alltså hur det kommer att bli i framtiden. Ministern måste väl hålla med om att trängselskatten, mot bakgrund av det jag frågar – varför man inte får behålla den – ska gå både till vägar och kollektivtrafik.

Det är trångt i kollektivtrafiken. Det saknas bussar. Det saknas infartsparkeringar. Det är trångt i tunnelbanan. Det är trångt på tågen. Varför vill inte ministern redan nu säga att det kommer att satsas mer pengar på kollektivtrafiken? Det kan inte vara bara en kommunal uppgift att sörja för det, utan det måste även i fortsättningen ges incitament från statens sida.

Om trängselskatterna också ska få en miljöstyrande effekt måste man öka på andra sidan. Då måste man öka kollektivtrafiken, och då behövs det resurser.

Anf. 10 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Herr talman! Christina Axelsson tar upp en väldigt viktig fråga som gäller kollektivtrafiken i Stockholm, men när det gäller just miljö- och klimatfrågan är kollektivtrafiken i hela landet väldigt viktig.

Jag tycker dock att Christina Axelsson är lite negativ, herr talman. Man har ju sagt att man ska satsa, och satsningar på annan infrastruktur än kollektivtrafik kommer också kollektivtrafiken till del. Nu tog Christina Axelsson själv upp detta i sitt anförande, men när man läser hennes interpellation får man lite grann intrycket att en satsning på en väg inte är en satsning på kollektivtrafik. Det håller inte jag med om. En satsning på väg är visst en stor satsning på kollektivtrafik, inte minst här i Stockholmsområdet.

Jag bor själv i Täby och åker först buss och sedan tunnelbana in till riksdagen. Det skulle aldrig vara möjligt att bygga till exempel ett spår ända hem till mig. Nej, en förutsättning är att man gör satsningar även på vägsidan.

När det gäller kollektivtrafiken i Stockholm har väldigt mycket hänt. Väldigt mycket av det som har hänt har också hänt de senaste två åren, det vill säga efter valet 2006. Det socialdemokratiska styret i Stockholms län införde en enhetstaxa, men man glömde liksom bort själva satsningen på kollektivtrafiken.

Vad är det som får folk att åka kollektivt? SL och andra har gjort kundundersökningar som visar att de viktigaste faktorerna är restid, tillgänglighet, pålitlighet, komfort och trygghet. Först därefter kommer priset. Självklart ska vi inte ha ett pris som gör att folk inte har råd att åka; det är inte det som det handlar om. Vill man satsa på kollektivtrafiken måste man dock se till helheten, inte bara måla in sig i ett hörn och säga att en enhetstaxa skulle lösa allting.

Vi vet också att Stockholm växer. Där är det väldigt viktigt att hänga med i utbyggnaden av infrastrukturen och kollektivtrafiken så att vi inte kommer efter. Det pågår nu ett hårt arbete inom alliansen som styr i Stockholms läns landsting i dag. Man jobbar dels med mer närtida lösningar som att modernisera och upprusta redan existerande system, dels med större framtidsprojekt. Jag tycker att det är väldigt viktigt att det kommer fram i debatten.

Jag tycker, herr talman, att Socialdemokraterna har en väldigt negativ bild av Stockholm och gärna vill föra in Stockholmsperspektivet hela tiden. Då är det viktigt att vi från området kommer hit och försvarar oss och vår region.

Anf. 11 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Herr talman! Jag vill tacka Christina Axelsson för att hon åter har ställt en fråga om dessa viktiga frågor om kollektivtrafiken. Jag vill också tacka statsrådet för svaret.

Jag vill börja med att berätta för herr talmannen att Stockholm är Sveriges trafiknav i alla avseenden. Jag kommer att utnyttja detta i morgon för att åka till Blekinge – tåget avgår kl. 6.20 och inträffar i Karlskrona kl. 11.13 – för att studera trafikproblemen där, som också är viktiga. Tittar man ut över landet står det dock klart att vårt största trafikproblem är Stockholms stad och Stockholms län.

Då kan man ställa sig frågan: Varför har det gjorts så lite? Christina Axelsson och jag har diskuterat detta ofta och har åtminstone ett svar, nämligen att det har varit oenighet inom regionen. Vi får lite grann skylla oss själva. Man bör alltid ha klart för sig att detta är en viktig orsak till att inte mer har hänt under så många år, både när Socialdemokraterna och övriga vänsterpartier varit i ledningen och när de mer liberala partierna varit i ledningen. Det tycker jag är ett jättebekymmer, och det framstår alltmer som en av de viktigaste orsakerna till att så lite har hänt. Man har gjort partipolitik av detta.

Vad ska man då göra? Detta har statsrådet Torstensson och jag diskuterat vid olika tillfällen. Det är klart att Citybanan är otroligt viktig för framtiden. Problemet är att den inte är i funktion nu utan kommer att vara det först om ungefär tio år. Problemet är också att denna bana inte är tillräckligt finansierad. Jag vill varna för att den finansiering som förhandlingsmannen Carl Cederschiöld har presenterat inte heller kommer att hålla, lika lite som den som presenterades av den förra regeringen i ett avtal mellan Stockholms stad, Stockholms läns landsting och regeringen före valet 2006. Det är stora underskott i detta.

Vad ska man då göra mer än att bygga Citybanan, som har återverkningar både på lokaltrafiken här i Stockholm och på rikstrafiken? Som jag ser det finns det ett annat projekt som är förbiset i kollektivtrafiken sedan mitten av 1980-talet, nämligen utbyggnaden av tunnelbanan. Ändå

kan man här göra väldigt mycket. Tunnelbanan har en överlägsen effektivitet när det gäller att ta stora mängder människor från ett ställe till ett annat.

Jag lät utreda hur många städer i Europa som för närvarande håller på och bygger på tunnelbanan. Det är 39 städer som bygger på sin tunnelbana. I Stockholm gör vi nästan ingenting. Det är egentligen 20 år sedan man byggde den sista metern tunnelbana, och på dessa 20 år har Stockholm vuxit med i storleksordningen ett halvt Göteborg.

Om vi inte gör någonting radikalt åt tunnelbanan kommer vi dessvärre, som Christina Axelsson tog upp i sin interpellation, att få ett allt större problem med att allt fler kommer att välja att ta den egna bilen. Detta är det helt centrala: Hur ökar vi kapaciteten så att folk kan åka tunnelbana? Annars kommer de flesta att ta bilen. Vi vet också att de inte betalar trängselskatten själva, utan det gör företag, myndigheter och andra organisationer. Det är tyvärr småskolelärarinnorna och barnavårdarna som får lida för detta.

Anf. 12 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Den här regeringen har två övergripande prioriteringar, Christina Axelsson. Det är dels att skapa förutsättningar för människor att lämna arbetslösheten och få ett arbete, dels att skapa bättre förutsättningar för att minska klimatpåverkan och möta de klimathot som finns med ett mycket tydligt internationellt engagemang.

När man skapar förutsättningar och möjligheter för människor att få ett arbete innebär det också ett ökat resande, ett ökat pendlande och större arbetsmarknadsregioner. Stockholm är precis i den situationen just nu. Det är ett stort geografiskt område som attraherar stockholmare. Det blir en stor pendling.

Det är naturligtvis bra att människor har fått arbete och att vi har större arbetsmarknadsregioner. Den negativa delen är ett ökat tryck på kollektivtrafik, på vägar och på spår.

Den här regeringen väljer också att prioritera det direkta arbetet här och nu. Christina Axelsson kan fortsätta att diskutera trängselskatten som sådan, men det beslutet togs för ett år sedan. Regeringen har här och nu valt att arbeta konkret med att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken i Stockholm.

Det börjar ge resultat. Framkomligheten på både väg och spår börjar förändras. Människor kan lättare komma i tid än tidigare. Det är mycket kvar att göra, men det är på rätt väg. Naturligtvis beror detta på att regeringen valde att ge ytterligare resurser till Banverket för att förbättra förutsättningarna för befintliga spår och stärka kapaciteten. Det är oerhört viktigt att detta görs tillsammans med andra aktörer – SL, SJ och andra kommuner runt omkring Stockholms stad.

Kraftsamling Mälardalen är en oerhört viktig satsning. Man har presenterat ett 44-punktsprogram med fokus på att vidta åtgärder så att människor får förutsättningar att lättare ta sig fram i vardagen till eller från jobbet eller för att till exempel hämta sina barn.

Precis som Gunnar Andrén sade när det gäller den långsiktiga delen är beslutet om Citybanan som regeringen har fattat viktigt. Den ger effekt om tio år. Det är därför det är så oerhört viktigt att vi här och nu vidtar åtgärder.

Det arbete som pågår i regionen runt Stockholm, i Stockholms län, är snarare en vägvisare för hur andra delar av landet kommer att hitta former för att finansiera och gå vidare med de prioriteringar i infrastrukturen som man är gemensamt överens om i regionen.

Christina Axelsson vet att det saknas oerhört många miljarder i den infrastrukturplan som Christina Axelsson själv är ansvarig för. Det är viktigt att ha med sig detta. Det krävs många åtgärder för att klara av den befintliga planen där det inte finns de miljarder som regionen efterfrågar, samtidigt som vi måste möta de utmaningar som finns med anledning av större arbetsmarknadsregioner, ökat exporttryck och så vidare.

Anf. 13 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! Att stå i talarstolen här i dag, infrastrukturministern, och yvas över att man har fattat beslut om Citybanan är lite magstarkt. Det fanns både beslut och uppgörelser om den när den nya regeringen trädde till. Vad gjorde ministern? Hon tvärnitade och såg till att banan utreddes en gång till. På så sätt fördröjdes det hela med drygt ett halvår. Där får man verkligen tänka efter. Minnet är inte fullt så kort.

Sedan var det frågan om ytterligare resurser till Banverket. Ministern ger med den ena handen och tar med andra. Samtidigt tog man i vårpropositionen bort 120 miljoner från Banverket. Det är väl smällar man får ta, som man säger.

Sedan var det frågan om Kraftsamling och 44 projekt. Tio är nu avbockade. Vi som åker pendel varje dag hoppas naturligtvis att många fler ska bockas av. Det är viktigt att fortsätta det arbetet.

Jag brukar säga att det ska gå tätt och rätt och att det ska vara snyggt och tryggt. I så fall blir kollektivtrafiken attraktiv. Det är väl det vi måste bygga på. Gunnar Andrén påpekade att vi inte har varit så eniga i den här regionen. Nej, det är helt rätt, Gunnar. Vi har inte varit det. Men jag tycker ändå att vi har jobbat oss samman inom ramen för en bättre sats. Vi har jobbat oss samman inom ramen för många andra frågor. Nu är vi överens om vad som behöver göras. Men vi är inte överens med den nya regeringen om hur detta ska betalas, att stockholmarna ska straffas och betala sina kostnader flera gånger om. Det är vi inte överens om. Innerst inne tror jag inte att Gunnar Andrén heller är överens om det.

Nu har en uppföljningsgrupp tillsatts som ska se över Stockholmsförhandlingarna. Det framgår att trängselskattens effekter med mera ska följas upp. De effekter jag tror att gruppen kommer att finna är att miljöprofilen går förlorad om man inte också satsar på kollektivtrafik. Annars känner folk att de får ta bilen eftersom det inte finns något annat alternativ. De får betala. Det betyder att det är dyrare att köra bil här än någon annanstans. Ibland känns det som att det är smällar man får ta.

För att öka marknadsandelen av kollektivtrafiken har detta utretts flera gånger om. Jag satt själv med i en utredning om kollektivtrafikens framtid. Det har nyligen varit en utredning, Koll framåt. Man säger i den utredningen att det nu inte behövs fler utredningar. Nu är det handling som krävs.

Jag frågar återigen, ministern, var handlingen är. Var kommer effekterna? Om inte 50–50-fördelningen av trängselskatter ska gälla, att de ska gå till både vägar och kollektivtrafik, avser ministern att ta initiativ till att

i stället öka statsbidragen till kollektivtrafik så att vi får en god kollektivtrafik i Stockholmsregionen?

Anf. 14 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Herr talman! Det känns bra att vi alla är överens om hur viktigt det är för Stockholmsområdet, men även för hela Sverige, att vi satsar på och bygger ut kollektivtrafiken. Gunnar Andrén satte fingret på rätt ställe. Det krävs handlingskraft. Vi politiker måste våga fatta svåra beslut. Det har vi inte gjort i Stockholmsområdet. Där är alla partier lika skyldiga. Det är verkligen viktigt att vi visar handlingskraft och jobbar på. Det som har gjorts de senaste åren är på rätt väg, men mycket mer kan göras. Jag sätter stort hopp till den infrastrukturproposition som ska komma till hösten. Där ska vi reda ut det som har varit eftersatt inte bara i Stockholm utan även i hela Sverige. Det är också viktigt att vi i den fortsatta diskussionen och dialogen också inser Stockholms vikt och genomför de stora projekt som behövs, även om vi kanske inte kommer att se effekten förrän om tio år eller ännu senare.

Problemet är att vi inte fattade dessa beslut för 10–30 år sedan – som vi borde eller skulle ha gjort. Vi är skyldiga dagens generationer detta. Vi måste ta med oss i fortsättningen att vi inte får hamna i den här sitsen igen. Det handlar inte bara om pengar. Det handlar faktiskt om att våga fatta beslut på alla nivåer. Det är nog enda sättet att komma till skott med klimat- och miljöfrågan, nämligen genom att våga inse vikten av att fatta beslut.

Anf. 15 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Herr talman! Christina Axelsson och jag är eniga i mycket om vad som har varit. Det är hela sanningen.

Låt mig i första hand vända mig till statsrådet. Det finns en sak som har varit positiv det senaste året, nämligen att de extra pengar som har tilldelats regionen har gjort att trafiken har blivit förbättrad i regionen. Punktligheten har ökat. Man kan se i de mätningar som SL gör att det inte bara är rekordmånga som åker – effekten av att vi är fler i området – utan också att fler är nöjda med SL. Christina Axelsson efterlyser att det ska vara tätt och rätt och snyggt och tryggt att åka kollektivt. Det är viktigt att ha det som mål.

Christina Axelsson och jag är oeniga om Citybanan. Jag tror att det var klokt att göra en paus och pröva frågan om tredje spåret en gång till. Hans Rode kom fram till att det inte var klokt. Jag vet att det finns andra som har andra åsikter. Jag tror att det var klokt att se till att det blev en ny finansiering av Citybanan. Det är inte bra att sätta i gång projekt där det saknas åtminstone 6–8 miljarder. Det är inte bra, för då hamnar man i svårigheter så småningom. Vi ser det till exempel på ett mycket mindre projekt, Nynäshamnsvägen, där det saknas 300–400 miljoner kronor nu och där man inte kan lägga ut de sista beställningarna.

Därför tycker jag att vad den här regeringen gjorde var klokt. Jag tror att en annan regering hade tvingats göra samma sak i grund och botten. Man kan inte bygga saker som kostar 6–8 miljarder mer än vad man har pengar till.

Slutligen vill jag upprepa detta med tunnelbanan. Det är nästan ingen mer än jag, herr talman, som talar om tunnelbanan i Stockholm nu för ti-

den. Nyckeln till att få en mycket stor kapacitetsökning är att se till att vi får i gång tunnelbaneutbyggnaden igen. Den finns norrut, västerut och söderut, så det är på många håll som man kan bygga ut den.

Prot. 2007/08:135
24 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 16 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Först är jag här för att debattera med statsrådet, men jag vill bara kommentera en sak som Malin Löfsjögård sade, nämligen att det inte är några fler än hon, Moderaterna och regeringen som debatterar Stockholmspolitiken och infrastrukturens situationen i Stockholm. Jag tycker att det är en oförskämdhet. Det är en oförskämdhet mot Gunnar André, mot Christina Axelsson och mot mig. Vi har stått i den här talarstolen ett antal år, och i andra talarstolar dessförinnan, och diskuterat just dessa frågor.

Så till interpellationssvaret. Statsrådet säger så här: ”För att skapa tillväxt och välfärd på ett långsiktigt hållbart sätt i Stockholm behöver huvudstadens transportsystem förbättras.” Ja, vem skulle inte hålla med om det? Jag tror att alla håller med om det. Det är väl inget kontroversiellt i sig.

Sedan kommer man åter till folkomröstningarna, att folkomröstningarna skulle ha varit så tvekyddiga att man inte kunde fatta beslut. Man fattade ju det konstiga beslutet att pengarna skulle gå till väg, och då är frågan: Var det detta som avsågs när vi diskuterade? Avsåg även de som röstade nej detta? Tror verkligen statsrådet att det var till väg man i första hand hade tänkt att pengarna skulle gå även om man röstade nej? Det fanns väl ett antal som röstade ja även i de kommunerna.

Man slår sig för bröstet och säger att man hade Carl Cederschiöld som rapporterade av sitt uppdrag som förhandlingsman. Men det var väl en ganska dålig redovisning, med tanke på att Carl Cederschiöld inte kom överens med hela regionen. Vi har fortfarande en splittrad region – vi fick faktiskt bort det under ett antal år. Vi är i och för sig ganska överens om vilka projekt vi ska ha, men hur vi ska finansiera det lyckas vi inte komma överens om. Det har man lyckats med i andra överenskommelser. Slå er inte för bröstet för det.

Det andra gäller att man ska öronmärka vissa skatteintäkter. Nja, problemet är väl att man egentligen gör det hela tiden, eftersom man ger särskilda pengar till kollektivtrafik och nästan alla de pengarna går just till inköp avagnar och byggande av spår. De går ju inte till att bygga väg i första hand. Det där är bara ett sätt att komma undan i debatten om trängselskatterna.

Jag skulle också, herr talman, vilja säga lite grann om ökade statsbidrag och kollektivtrafiken, om det inte behövs ökade statsbidrag för kollektivtrafiken. Det finns två problem i detta. Man har i Stockholms län, precis som i det här huset, ägnat sig åt att sänka skatten ganska bra och att dra undan pengar för att just kunna få en bra kollektivtrafik även i Stockholms län. Det är också viktigt att öka statsbidragen för att kunna få en bättre kollektivtrafik. Även om det är landstingen som är ansvariga är pengarna för detta en del av det som statsrådet har i sin budget.

Slutligen, herr talman, skulle jag vilja tala om vad som är så intressant i det här sammanhanget. Man slår sig för bröstet för att den här regeringen är så duktig. Men vi har ju inte sett resultatet av detta än. Man hänvisar hela tiden till hallelujapropositionen, som jag väljer att kalla

den, nämligen infrastrukturpropositionen. Där ska alla problem av alla de slag lösas. Den ska nu komma. När den kommer får vi se – den är utlovad till hösten. Det är ändå, herr talman, väldigt mycket löften och väldigt lite konkret som har gjorts. Min fråga är: Vad är det konkret som ministern har för avsikt att göra vad gäller kollektivtrafiken?

Anf. 17 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag börjar bakifrån. Det är ganska intressant att höra Börje Vestlund. Jag trodde att vi var överens om att när man lägger fram propositioner om till exempel inriktningsmål bygger det på att det finns ett mycket gediget underlag och att man arbetar med detta underlag för att lägga fast en inriktning till kommande planeringsperiod. Det är ingenting annorlunda än det som Börje Vestlund själv har varit ansvarig för under tidigare perioder. Jag förstår över huvud taget inte tonläget.

I andra sammanhang brukar riksdagen med all tydlighet visa på vikten av att vara delaktig i de prioriteringar som görs. Det gör man i samband med att man lägger fram en inriktningsproposition på det här sättet. Det berör alla saker, om man ändrar inriktning i förhållande till inriktning, tidigare planer och så vidare. Det är den propositionen som jag hänvisar till. Man behöver inte ha det tonläget av den anledningen.

Jag återkommer vad gäller Stockholm specifikt och diskussionen om kollektivtrafiken och behovet av resurser. Jag vill återigen poängtera att Banverket fick generellt sett 330 miljoner mer i den budget som gäller för 2008, men specifikt 125 miljoner under 2007 för att vidta åtgärder i och kring Stockholm. Det är det som man ser resultatet av. Det tar lite tid innan åtgärderna får effekt, och själva arbetet kräver också sin effekt.

Det är viktigt att se, återigen, att det arbete som Carl Cederschiöld har gjort i Stockholm tillsammans med kommunerna i Stockholm och i samband med en större region är beviset på hur infrastruktur måste planeras och prioriteras. Det måste vara en samlad, enig region, eftersom till exempel Stockholm är så attraktivt som arbetsplats och är en sådan tillväxtmotor. Med bra möjligheter till pendling skapar det en mycket dynamisk region, men med stort tryck på att också ha gemensamma prioriteringar vad gäller infrastrukturen. Därför är det arbete som dagligen pågår för att förbättra för människor i och runt Stockholm oerhört avgörande. Även om vi här kommer in på frågan om Citybanan är den effekt vi kan se om tio år en förbättrad situation.

Det är också viktigt att se att det i dag läggs 27 miljarder på kollektivtrafik. Jag tror att det är viktigt att vi ser över den lagstiftning som i dag finns på kollektivtrafiksidan. Även om det är kommuner och landsting som ansvarar för att sörja för en tillfredsställande kollektivtrafik är det viktigt att vi ser vilka möjligheter vi har att få ut mer av varje insats, varje miljard som läggs på kollektivtrafiken.

Därför har jag valt att göra en översyn av lagstiftningen, som är runt 30 år gammal, just för att ha tydligare fokus på resenären, det som Christina Axelsson efterfrågar. Vi har i dag en transportsektor som har förändrats under kort tid, och det har naturligtvis skett förändringar i och runt Stockholm. Därför är det viktigt, för resenärens skull, att se vilka möjligheter vi har att skapa bättre förutsättningar för en modern kollektivtrafiklagstiftning.

Anf. 18 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! Först till Gunnar Andrén: Det var inte för att se över finanserna som ministern satte i gång den där utredningen, utan det var för att titta på om man behövde Citybanan eller inte. Och därmed fördröjdes projektet drygt ett halvår. Så var det. Nu har vi hört ministern prata och prata, och jag vet fortfarande inte riktigt vad man kommer att göra åt kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

Att det ska gå tätt och rätt och vara snyggt och tryggt och att det finns 44 punkter som man nu håller på och bockar av – vajert, säger vi på stockholmska. Det är tio punkter avklarade. Det är bara 34 kvar, och innan de är färdiga kommer vi att ha 34 nya punkter som också behöver bockas av. Det här arbetet fortsätter ju och måste fortsätta.

Men jag blir orolig när ministern i svaret säger att det även fortsatt är kommuner och landsting som ska ansvara för att sörja för en god lokal och regional trafikförsörjning med kollektiva färdmedel. I den här regionen betalar vi något som heter trängselskatt. När vi beslutade att vi skulle ha trängselskatten – för det är det interpellationen handlar om – sades det att miljöavgifter, trängselskatt, innebär att avgiften tas ut i biltrafik i syfte att minska köer och förbättra miljön. Intäkter återförs till Stockholmsregionen för investeringar i kollektivtrafik och vägar.

Det kan ingen säga något emot, för så stod det på valsedeln. Jag tycker att det är märkligt, ytterst märkligt, att ministern som är från Centerpartiet nu kommer och säger att det var så många andra som tyckte andra saker att nu tycker vi inte så. Nu ska alla pengar gå till vägar.

Nej, ta pengar och satsa! Om man inte tar de här pengarna måste man satsa andra pengar för att vi ska få en miljöeffektiv kollektivtrafik i det här länet.

Anf. 19 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Jag kan fortsätta där Christina Axelsson slutade och säga att alla som har arbetat med trafiken, suttit med i planeringen och diskuterat meter för meter av en bana vet att det är oerhört mycket mer effektivt att bygga spår för kollektivtrafik av olika slag, spårvagn, tunnelbana, järnväg, än att bygga väg. Man får inte in så många i varje buss på väg som man får i en vagn. Det är en väldigt stor skillnad. Därför är väl just spårdiskussionen så stor i den här regionen.

Jag delar uppfattningen att vi ska ha ett gediget underlag när vi fastställer infrastrukturpropositionen. Problemet är att infrastrukturpropositionen har svävat som en ande över den här kammaren väldigt länge i samtliga debatter som vi har haft med infrastrukturministern. Det finns kanske en irritation över att det alltid hänvisas till den och att alla problem ska lösas när den någon gång kommer fram.

Problemet med just den här regionen och hur den här regeringen har hanterat den här regionen handlar om att man tillsatte Cederschiöld som förhandlare. Cederschiöld kom ju inte fram med någon enig region. Han kom överens med sina partikompisar runt om i länet.

Det är inte någon enig region som står bakom det här. Finansieringen har man fortfarande inte löst i hela regionen. Det gör att Cederschiöldsutredningen blir lite rumphuggen.

Slutligen, herr talman, skulle jag vilja säga: Varför måste man se över kollektivtrafiklagstiftningen? Det finns ju en kommitté som har lagt fram sitt betänkande som inte har omsatts i lagstiftning än såvitt jag vet.

Anf. 20 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Det är intressant när man kommer in på Citybanan och det beslut som regeringen valde att ta, beslutet att bygga Citybanan. Jag trodde att Christina Axelsson och riksdagen var intresserad av att ha kontroll över stora infrastrukturprojekt och kostnaden runt dessa. Jag kanske misstog mig.

Trängselskatten i Stockholm kommer att återföras till stockholmarna. Stockholmarna behöver vägar och järnvägar. Med prioritet på vägar skapar vi också bra förutsättningar för en bra kollektivtrafik i Stockholm.

Jag börjar fundera på om hela oppositionen inklusive Socialdemokraterna är emot vägar med tanke på Börje Vestlunds sista inlägg. Nåväl, den här regeringen har för avsikt att skapa bra förutsättningar för infrastrukturen i Stockholm, därav det arbete som Carl Cederschiöld har som underlag.

Ni har utifrån representanter runt och i Stockholm visat på att det har varit mycket oenighet om prioriteringar. Jag tror att det är oerhört viktigt att regionen samlar sig kring prioriteringar på det sätt som man har gjort i Cederschiölds underlag. Det är det underlaget som nu ligger i det långsiktiga arbetet med infrastrukturpropositionen.

När det gäller att det svävar en ande runt infrastrukturpropositionen vet jag inte om det beror på mig eller på er, men jag uppskattar att det finns ett sådant engagemang kring infrastrukturarbetet. Det är ju ett långsiktigt arbete. När vi pratar om inriktningsmål pratar vi om tio år framåt dessutom. Låt oss fortsätta den här diskussionen framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 2007/08:717 om miljövänliga transporter runt Mälaren

Anf. 21 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Pia Nilsson har frågat vilka åtgärder jag avser att vidta för att göra transporterna runt Mälardalen miljövänliga och om jag avser att i detta syfte satsa på ökad järnvägstrafik och sjöfart. Pia Nilsson har även ställt frågan om jag avser att genomföra Klimat- och sårbarhetsutredningens förslag om ombyggnad av Södertälje sluss.

Först och främst vill jag påpeka att det i egentligen mening inte finns någon isolerad svensk klimatutmaning. Förändring av klimatet är en global fråga. Insatser för att möta denna utmaning ska först och främst hanteras på den globala och europeiska arenan. Det är därför inte meningsfullt att diskutera järnvägs- eller sjöfartslösningar enbart kopplade till området runt Mälaren, även om jag håller med Pia Nilsson om att transportsystemet runt Mälaren är viktigt för både resenärer och transportköpare.

En infrastruktur som skapar tillgänglighet till nya marknader för både företag och människor är en nödvändighet för att nå regeringens övergripande mål om att bryta utanförskapet genom fler jobb i fler och växande företag. Tyvärr är utgångsläget inte det bästa. Det finns stora brister i de planer som den förra regeringen fastställt vad gäller såväl investeringar som drift och underhåll. Det är brister som har lett till fördyrade investeringsprojekt och kvalitetsstörningar i form av bristande punktlighet för järnvägstrafiken och bristande framkomlighet för vägtrafiken.

Trafikverken lämnade i juni 2007 underlag för inriktningsplanering till regeringen. I den infrastrukturproposition som regeringen lämnar till riksdagen i september kommer ett förslag till ekonomisk planeringsram och inriktning för den fortsatta planeringen inom transportsektorn.

Efter riksdagens beslut följer en åtgärdsplanering där trafikverken och planeringsorgan på regional nivå upprättar förslag till nya långsiktplaner för infrastrukturen. Sammodalitet, helhetssyn och regional och nationell samverkan är viktiga ingredienser för att skapa detta beslutsunderlag. De regionala planeringsorganen arbetar redan med att skapa regionala systemanalyser som underlag till den kommande åtgärdsplanen.

Jag har inte för avsikt att förekomma det grundliga arbete som pågår och kommer att pågå med planeringsramar och konkreta åtgärdsförslag. Ett ställningstagande från regeringen vad gäller vilka åtgärder som bör vidtas för Södertälje sluss kommer att presenteras tidigast under hösten.

Anf. 22 PIA NILSSON (s):

Herr talman! Det var nära ögat för snart åtta år sedan. Det var bara centimeter från att spårsystemen i Gamla stans tunnelbanestation hade täckts av vatten från de stora översvämningar som drabbade Mälaren hösten 2000. Hade vattennivån stigit sju centimeter till hade järnvägsnätet vid Stockholms central satts under vatten, likaså många av industrierna och jordbruksmarkerna runt Mälaren, för att inte tala om vad som hade hänt med kvaliteten på dricksvattnet. Mälaren försörjer en och en halv miljon brukare med dricksvatten i Stockholmsområdet, men om detta vill inte infrastrukturministern prata.

Sju centimeter från en gigantisk samhällskatastrof – så sårbart är det. Riskerna för allvarliga översvämningar i Mälaren är stora. Därför måste vi bli bättre rustade. Klimat- och sårbarhetsutredningen har lagt fram ett antal förslag om vad som behöver göras. Men det vill ministern inte prata om.

Det handlar om att förebygga översvämningar, och då måste avtappningskapaciteten från Mälaren öka väsentligt. Den rimligaste och snabbaste lösningen är att bygga ut slussen i Södertälje. Det skulle kunna bli verklighet redan inom ett par tre år. Sjöfarten på Mälaren skulle också kunna expandera, vilket ligger helt i linje med målet om miljövänliga transporter. Men detta vill infrastrukturministern inte tala om.

Herr talman! Frågan är vad ministern egentligen vill tala om. Vädret? Jag har ställt tre frågor. Vilka åtgärder tänker ministern vidta för att göra transporterna runt Mälaren miljövänliga? Tänker ministern satsa på ökad järnvägs- och sjöfartstrafik? Avser ministern genomföra Klimat- och sårbarhetsutredningens förslag om en utbyggnad av Södertälje sluss?

Samtliga frågor har ministern avfärdat som meningslösa att diskutera utifrån argumentet att problemen i första hand ska lösas globalt. Menar Åsa Torstensson att hon som Sveriges infrastrukturminister inte har något ansvar för de översvämningar som hotar runt Mälaren? Menar ministern att hon inte har något ansvar för järnvägs- och sjöfartslösningar runt Mälaren? Svär ministern sig fri från infrastrukturens miljöansvar? Är det så jag ska tolka svaret?

De frågor jag ställer är frågor som väldigt många människor i Mälardalen undrar över. Vi vill ha besked! Vilka beslut kan vi förvänta oss av ministern för att göra transporterna runt Mälaren mer miljövänliga? Kommer de två nya järnvägsspåren på sträckan Barkarby–Kallhäll att bli verklighet? Det har ju staten lovat i de Cederschiöldska förhandlingarna. Blir det två spår till på hela sträckan Tomtebodavägen–Barkarby? Det har också utlovats från staten.

När får vi veta vad ministern vill? Man vet inte riktigt vad man ska tro när finansminister Anders Borg å ena sidan säger att det har satsats alldeles för mycket på järnvägstrafik genom åren, och nu är det vägarna som står på tur. Å andra sidan säger miljöminister Andreas Carlgren att vi ska bygga ut järnvägstrafiken med 50 procent de kommande 20 åren. Vad säger infrastrukturministern? Ingenting. Om detta vill ministern inte prata.

Det sägs att det ska komma en proposition i höst. Blir det så, eller ska vi vänta till vintern? Hela Sverige väntar på besked. Självtänkt börjar jag känna mig som den där lilla mannen som gick till mästern skraddare och bad att få en rock sydd men som lördag efter lördag fick nya besked. Det bidde ingen rock. Det bidde inga byxor. Det bidde inte ens en tummetott. Det bidde ingenting.

Vi får hoppas att mästern ... förlåt, minister Torstensson har andra besked att ge.

Anf. 23 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! Jag gick in i den här debatten, för när jag motläser det svar jag fick i min första interpellation om just Mälaren och översvämningensrisken och vad ministern gör för vägar och järnvägar undrar jag: Är det samma person som har svarat på de här interpellationerna?

I mitt svar står det nämligen att i planeringen av investeringar i infrastrukturen tar Vägverket och Banverket hänsyn till klimatförändringar. I det svar som nu levereras står det dock att det inte är meningsfullt att diskutera järnvägs- eller sjöfartslösningar enbart kopplade till området runt Mälaren. Men om vägarna och järnvägarna är runt Mälaren, var ska man annars koppla dem, undrar jag. Man måste väl ändå koppla till där järnvägarna faktiskt finns. Är det inte det som är viktigt?

Sin vana trogen skyller infrastrukturministern på den förra regeringens tillkortakommanden. Nu är det halvtid för ministern, och man kan fråga sig vad det bidde under de här åren. Jag håller med Pia Nilsson: Det bidde ingenting. Än så länge har vi i alla fall inte sett något resultat, och det är det jag frågar efter.

Men anledningen till att jag begärde ordet, förutom att jag vill säga att vi hade ett handslaget avtal vad gäller byggandet av Citybanan vilket skulle ha påverkat infrastrukturen i Mälardalen redan tidigare, innan ministern tillträdde som minister, är det sista ministern säger: att mi-

nistern inte har för avsikt att förekomma det grundliga arbete som pågår och kommer att pågå med planeringsramar och konkreta åtgärdsförslag vad gäller avrinningen av Mälaren och Södertälje sluss.

Hörde jag fel i den förra interpellationsdebatten? Ministern sade faktiskt att Sjöfartsverket nu funderar på hur man ska bygga om Södertälje sluss så att avbördningskapaciteten ska kunna öka med, om jag minns rätt, 300 kubikmeter per sekund. Hörde jag fel, ministern? Menade inte ministern att detta arbete faktiskt pågår och att man faktiskt kommer att bygga om Södertälje sluss? Det var ju det ministern svarade på min interpellation.

Jag tycker att dessa svar och vad ministern säger rimmar väldigt illa. Det vore bra om ministern tar chansen att rätta till det missförhållandet och berätta hur det egentligen är.

Anf. 24 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Herr talman! Jag vill tacka Pia Nilsson för att hon återkommer för att diskutera bland annat Södertälje sluss, och jag tackar statsrådet för svaret. Det verkar väldigt klokt att inte föregå det grundliga arbete som pågår.

Det viktigaste är dock någonting annat – de otroliga förväntningarna som Socialdemokraterna har på regeringen. Här har tolv år förrunnit. Statsråd har passerat revy, och vad har det blivit av allt detta? Det har väl blivit det som någon nämnde – en tummetott.

Jag har full förståelse för alla de här frågorna, men ska bara uppehålla mig vid en del av detta eftersom jag tidigare har varit med och diskuterat det vid ett par tillfällen – nämligen Södertälje sluss.

Så sent som för någon månad sedan diskuterade vi detta. Vid det tillfället hade Pia Nilsson dessvärre inte möjlighet att delta, men hon ställde en annan interpellation för något år sedan när vi diskuterade detta, och då var även Sven-Erik Österberg med.

Jag tror för min del att om man ska göra någonting både för Mälartrafiken och för att förebygga översvämningar gäller det att se till att Sjöfartsverket verkligen tar den här uppgiften på allvar och ser till att frågan om de uppströms slussarna i Södertälje löses. Det är som statsrådet säger: Avtappningskapaciteten är så radikalt mycket större om man skulle lyckas lösa detta.

Nu är detta också en finansieringsfråga, och det var väl på den punkten som den tidigare regeringen inte nådde ända fram. Jag har nämligen aldrig någonsin betvivlat att också den regeringen hade samma ambition på klimatområdet med Mälaren. Men det saknades även där en betydande summa. Den senaste utredningen jag har sett nämner en summa storleksordningen 700 miljoner, och det är förstås en summa som någon ska betala.

En sak vill jag ändå säga från Stockholms län: Man kan inte förvänta sig att Södertälje stad, som är minst berörd av alla, kan gå in med betydande summor i detta, utan det måste finnas andra finansiärer. Jag hoppas att man kan förhandla fram något kring detta så att man kan lösa problemet.

Från Västmanlands län vet jag att man har tillsatt en liten kommitté med den gode landshövdingen Mats Svegfors i ledningen som utifrån det

perspektivet ska se till att Mälardamarna Västerås och Köping ska få bättre möjligheter att ta in längre fartyg.

Men jag tror att man måste bredda detta just till klimatperspektivet, för det är en nyckelfråga. Om man ska föregripa eventuella översvämningar i Gamla stan gäller det att se till att man får Södertälje sluss ordentligt fungerande.

Anf. 25 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag förstår att Pia Nilsson har ett tryck från sina väljare, för jag misstänker att det är många som också har efterfrågat Pia Nilssons eget arbete för att till exempel vidta åtgärder för slussen i Södertälje. Den socialdemokratiska regeringen har ju haft den frågan på sitt bord sedan 2000 men inte fattat något beslut, så jag förstår mycket väl att det finns ett tryck på Pia Nilsson i det här sammanhanget.

Det som Klimat- och sårbarhetsutredningen – jag upprepar det, för det är till viss del samma frågeställningar som kommer upp i debatten – skriver i sitt delbetänkande är att det är önskvärt att anpassa avtappningsförmågan i Södertälje sluss från 70 kubikmeter per sekund till 350 kubikmeter per sekund för att kunna förhindra kommande översvämningar i Mälaren.

Som jag svarade Christina Axelsson tidigare vilar ansvaret på Sjöfartsverket. De har redan ersatt de gamla portarna nedströms med nya portar. Och Sjöfartsverket – nu säger jag det igen – håller även på att projektera slussportarna uppströms för att öka avtappningskapaciteten till 300–400 kubikmeter per sekund. Det var det jag också sade tidigare, att det handlar om en projektering som man håller på med.

Jag tror att det är viktigt att se, när vi nu också pratar om Klimat- och sårbarhetsutredningens underlag, att det bygger på klimatpolitiska åtaganden och krav. Det är i princip inte det transportpolitiska arbetet som det kommer ur. Inte desto mindre ligger det naturligtvis som ett underlag för de prioriteringar och det arbete som måste göras när det gäller infrastrukturplaneringen. Därav det arbete som pågår i regeringen i dag.

Naturligtvis är det så, Pia Nilsson, när vi tittar på inriktningen för 2010–2020 att det handlar om att hitta en transportslagsövergripande samverkan mellan de olika transportslagen i syfte att skapa bästa möjliga klimateffektivitet för varje transportslag, men också att här och nu vidta åtgärder för hela kedjan, oberoende av om det är persontransporter eller godstransporter det gäller. Det arbetet pågår nu, för det är de snabbaste och effektivaste åtgärder man kan vidta här och nu.

Den andra åtgärden som är ett pågående arbete här och nu är att skapa ökad kapacitet på befintliga spår. Det är det snabbaste här och nu som kan vidtas, för det är här och nu som näringslivet efterfrågar gods och det är här och nu som personer efterfrågar trygga och säkra persontransporter.

Det må vara att vi blickar framåt många gånger i en diskussion mot inriktningar framöver. Jag vill påstå att det blir väldigt mycket inriktning. Men det är arbetet här och nu som är oerhört viktigt. Det är därför som det är viktigt med de underhållsåtgärder som regeringen har valt att lägga på både Vägverket och Banverket för att skapa bättre förutsättningar här och nu.

Inte desto mindre har också Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket tillsammans med Sika ett ansvar för att analysera hur vi skapar bättre förutsättningar för att överföra gods från det ena till det andra transportslaget.

*Svar på
interpellationer*

Anf. 26 PIA NILSSON (s):

Herr talman! Jag blir förfärad när jag läser det svar som jag har fått. Ju mer jag läser det, desto värre blir det.

Skulle Åsa Torstensson vilja förklara vad hon menar när hon faktiskt skriver ”att det i egentlig mening inte finns någon isolerad svensk klimattutmaning. Förändring av klimatet är en global fråga och insatser för att möta denna utmaning ska först och främst hanteras på den globala och europeiska arenan.”

Vad menar ministern? Tar du inte ditt ansvar för det här? Det är precis som om ministern svär sig fri. Jag blir förfärad, och många med mig. Jag pratade med en reporter i morse. Hon trodde att det var felskrivet. Jag sade att jag skulle fråga ministern, och Åsa Torstensson har ju möjlighet att eventuellt korrigera det. Det är bedrövligt.

Åsa Torstensson pratar om att det ska komma besked. Men när kommer beskeden? Vi har hört det här under två års tid. Vi har hört den massiva kritik som Åsa Torstensson levererade mot den tidigare socialdemokratiska regeringen, som enligt Åsa Torstenssons mening inte har åstadkommit speciellt mycket – knappt en tummetott, säger kollegan Gunnar Andrén. Med tummetott menar han 107,5 miljarder kronor. Är det så ni räknar inom alliansen, att det är tummetottar?

Det vill jag absolut inte påstå att det är. Det var en rejäl satsning vi gjorde 2004 som Åsa Torstensson som infrastrukturminister inte har gjort någonting för att förbättra. Det har varit 17-procentiga kostnadsökningar, men inte en krona har ministern lagt till dessa investeringar under de två år hon har haft tillfälle att göra så. Det är något märkligt.

Jag kan väl som oppositionspolitiker leva med att inte få besked. Men lämna besked till de resenärer, inte bara i Mälardalen utan i hela Sverige, som väntar på besked om vad som kommer att hända med i första hand kollektivtrafiken, med järnvägstrafiken. De som i dag sitter i överfulla tåg undrar när det kommer ytterligare möjligheter. När kommer vi att bygga ut järnvägsbanorna ännu mer?

Ge besked till de företag som vill expandera men som anser att det är svårt och tycker att det stora hindret är bristande kommunikationer. Ge besked till de företag som vill förlägga mer av sina transporter på järnväg. Ge besked till sjöfarten i Mälaren, som faktiskt för sin överlevnad är beroende av en utbyggd sluss i Södertälje. Lämna besked, infrastrukturminister Åsa Torstensson! Det är dags att ta bladet från munnen.

Anf. 27 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! Nu är det ju ny majoritet i det här huset. Det är nya kvastar som ska sopa. Då undrar man var kvasten är och vad det är som sopas. Det bidde inte ens en tummetott. Än så länge har vi inte sett någonting. Då säger man alltid: Ni har regerat i tolv år och då har det inte hänt någonting. Bara ur minnet måste jag ändå få säga att något har det varit i alla fall. Några kvastar har gått under de tolv år som jag har suttit i riksdagen.

Vi har byggt ut järnvägen runt Mälaren och fått kvartstrafik i pendelsystemet. Vi har en ny Årstabro. Vi har Årstabergs station. Vi har nya tåg som snurrar runt Mälaren. Vi har nya tunnelbanevagnar i Stockholm. Vi har pendeltåg till Bålsta för dem som bor i norra delen. Vi har stombussar, de blå bussar ni kan se. Vi har fått tunnelbana till Skarpnäck. Vi har byggt norrortsleden. Vi har byggt Södra länken. Vi har byggt motorväg, snart ända fram till Nynäshamn och även till Norrtälje. Ombyggnad av Centralstationen har gjorts, vilket inte bara gynnar oss som bor i den här regionen utan hela Sverige. Vi hade under försöket med trängselskatter i Stockholm en massiv satsning på flera tåg i pendelsystemet men också på direktbussar. Och vi har fattat beslut om att vi ska ha dubbelspår till Nynäshamn.

Nu förväntar vi oss att ministern åtminstone säger någonting om vad ministern vill göra. Det var trevligt att höra att det pågår en projektering av Södertälje sluss. Men jag förväntar mig faktiskt att ministern ändå, trots det här svaret, tar de översvämningsrisker som finns i Mälaren på så stort allvar att ministern gör vad ministern kan under de fyra år som ministern får vara minister, om det håller hela tiden, för att försöka minska risken för översvämning, ras och skred i Mälardalen.

Anf. 28 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Nej, kära Pia Nilsson, var inte så förfärad! Jag trodde att även Pia Nilsson och oppositionen var engagerade i miljö- och klimatfrågan på det sättet att vi ser det globala trycket med förändrade klimatförutsättningar. Därav trodde jag också att oppositionen och Socialdemokraterna ställde sig bakom regeringens engagemang för att skapa gemensamma överenskommelser i både EU och ett internationellt sammanhang just för att ta oss an de övergripande klimatfrågorna.

Därefter är det naturligtvis varje enskilt lands ansvar att minimera transportsektorns koldioxidutsläpp. Transportsektorn i Sverige har det mesta o gjort. Därför pågår nu ett arbete direkt med näringslivet. Det är ett oerhört viktigt arbete som ett flertal stora företag har engagerat sig i, att skapa klimatneutrala godstransporter på väg som en viktig åtgärd för att minimera transportsektorns koldioxidutsläpp. Parallellt med detta pågår här och nu ett arbete för att skapa effektivisering i befintlig infrastruktur och befintliga transportslag – energieffektivisering, godseffektivisering, logistikeffektivisering – för att här och nu minska koldioxidutsläppen. Detta arbete pågår oberoende av det parallella inriktningsarbetet för 2020.

Naturligtvis är även Klimat- och sårbarhetsutredningen, som senare kommer att resultera i en proposition från Miljödepartementet, en del av underlaget för infrastrukturpropositionen. Det är oerhört avgörande, som vi tidigare har resonerat om här, att vi identifierar och klarar av att göra riskbedömningar och förebygga med rätt åtgärder vad gäller infrastrukturplanering och -byggande. Det arbetet handlar om pengar och ytterligare resurser. Det arbete som är kopplat till ekonomi är en del av det arbete som nu pågår i departementet, som återkommer med ett underlag till riksdagen under hösten.

Anf. 29 PIA NILSSON (s):

Herr talman! Jag har ställt tre frågor till ministern: vilka åtgärder hon vill vidta för att göra transporterna runt Mälaren miljövänliga, om hon tänker satsa på ökad järnvägstrafik och sjöfart och om hon avser att genomföra Klimat- och sårbarhetsutredningens förslag om ombyggnad av Södertälje sluss. Samtliga frågor har ministern avfärdat som meningslösa att diskutera utifrån argumentet att problemen i första hand ska lösas globalt. Jag är fortfarande lika förfärad, ministern.

Åsa Torstensson undrar om inte vi socialdemokrater är intresserade av globala miljöinsatser. Det är väl självklart, men vi tar också ansvar för de inhemska åtgärder som måste vidtas för att, i det här fallet, förhindra översvämningar i Mälaren. Det måste vi naturligtvis ta ansvar för inom Sveriges gränser.

Vilka beslut kan vi förvänta oss av den här regeringen eller av ministern framöver? Anders Borg har sagt en sak: Satsa på vägar. Andreas Carlgren har sagt någonting annat: Satsa på järnvägar. Och infrastrukturministern säger ingenting. Vi får ingenting veta.

Arbete pågår, hävdar ministern. Ja, men när kommer då resultatet? Arbete pågår här och nu, men vad som kommer vill ministern inte diskutera. Det anser hon vara meningslöst. Jag är lika förfärad.

Lämna besked, åtminstone till resenärerna, till trafikplanerarna, till alla företag – till alla människor i detta land som väntar på besked om vad den borgerliga regeringen vill med infrastrukturen i Sverige.

Anf. 30 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Det är synd att Pia Nilsson inte tagit det ansvar som hon efterfrågar vad gäller Södertälje sluss. Jag hoppas att Pia Nilsson för det samtalet med sina väljare som undrar varför ingenting har hänt tidigare – en situation som Pia Nilsson har varit delaktig i sedan 2000.

Det är också synd att Pia Nilsson enbart läser innantill ur sina oppositionsformulär när vi diskuterar infrastruktur och infrastrukturprioriteringar i en situation där det går bra för Sverige och går bra för människor, vilket skapar bättre förutsättningar för både export och större arbetsmarknadsregioner.

Det pågår här och nu ett arbete. Men Pia Nilsson vill inte lyssna på det, för det är inte ett arbetssätt som Pia Nilsson är van vid. Här och nu pågår ett regionalt arbete för att hitta en systemanalys, för att skapa bättre kapacitet och en effektivare logistik och för att säkerställa bra transportflöden i både regionala och långväga trafiksystem. Det är så infrastrukturplanering sker.

Det är synd att Pia Nilsson inte lyssnar och inte vill ta till sig och föra den debatten. Men det är ett arbete som pågår här och nu tillsammans med näringslivet, som mycket riktigt också är aktuellt i dag för att vilja föra över gods från väg till järnväg. Därför arbetar Banverket för att se till att skapa ytterligare utrymme på befintligt spår, till exempel genom ekonomiska styrmedel, så att gods transporteras på rätt stråk och så vidare. Det är ett mycket, mycket konkret arbete som jag ser fram emot ska ge resultat här och nu, samtidigt som vi blickar framåt mot 2020.

Överläggningen var härmed avslutad.

Svar på
interpellationer

Anf. 31 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Hans Olsson har frågat mig vilka planer jag har i frågan om en förlängning av Götalandsbanan, liksom om jag tänker ta initiativ till satsningar på järnvägen mellan Göteborg och Borås i den kommande infrastrukturpropositionen.

Regeringen bereder för närvarande en ny infrastrukturproposition som ska presenteras hösten 2008 i samband med budgetpropositionen för 2009. Efter riksdagens beslut med anledning av förslagen i propositionen kommer ett mer konkret arbete med prioritering av olika åtgärder utifrån dess nytta att genomföras. Regeringen avser sedan att fatta beslut om nya långsiktiga infrastrukturplaner.

I beredningsarbetet av propositionen prövas eventuella satsningar på höghastighetsjärnvägar, exempelvis Götalandsbanan. I arbetet med att utforma det framtida transportsystemet står vi inför ett antal utmaningar. Vi behöver transporter som effektivt kan svara upp mot minskad klimatpåverkan samtidigt som tillgängligheten till transporterna ökar. Järnvägar för höghastighetståg skulle öka framkomligheten för persontrafiken och också öka förutsättningarna för en effektiv godstrafik på det konventionella järnvägsnätet. Men höghastighetsbanor är också dyra att bygga och behöver därför ett stort trafikunderlag.

Regeringen gav den 13 mars i år Banverket i uppdrag att analysera de marknadsmässiga och samhällsekonomiska förutsättningarna för svenska höghastighetsjärnvägar. Banverket har nu presenterat sitt uppdrag, och redovisningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Redovisningen kommer att utgöra ett underlag i den fortsatta beredningen av frågan om höghastighetsjärnvägar.

Angående satsningar på den befintliga järnvägen mellan Göteborg och Borås pågår det nu ett brett beredningsarbete om de prioriteringar av infrastrukturåtgärder som behöver göras. Målet är att få till stånd ett sammanhängande och fungerande transportsystem i hela Sverige där alla transportslag bidrar till samma övergripande mål. Efter att infrastrukturpropositionen har lagts fram och riksdagen fattat sitt beslut med utgångspunkt i den inleds en åtgärdsplanering. Som ett förberedande arbete genomför nu trafikverken, länsstyrelser och regioner regionala och nationella systemanalyser. Där kommer den befintliga järnvägen mellan Göteborg och Borås att vara en del. Dessa analyser kommer att fungera som underlag i åtgärdsplaneringen.

Anf. 32 HANS OLSSON (s):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Det var intressant att sitta och lyssna på Stockholmsproblematiken. Det är många som är engagerade i det. Här står jag nu ensam och försvarar hela Västsvrige, men det ska säkert gå bra.

Jag kan inte undgå att ge stockholmarna en liten vink. Jag förstod att ni blev överens om att problemet i Stockholm beror på att ni inte är överens och drar åt olika håll. I Västsvrige är vi överens; där drar vi inte åt olika håll. De flesta partierna är överens, men det blir ingen infrastruktur ändå, så jag vet inte om det hjälper eller inte.

Om vi ska vara riktigt ärliga har jag egentligen inte fått något svar på min fråga. Det finns några saker jag funderar över, till exempel infrastrukturpropositionen som alla har pratat om som ett litet spöke. Här står att den ska komma i samband med höstbudgeten. Jag skulle vilja veta om den gör det. Jag har nämligen hört helt andra saker. Det skulle vara väldigt intressant att veta när den kommer. Det skulle vara tacksamt att få besked om.

Frågan om Götalandsbanan och förlängningen mellan Göteborg och Borås ställs därför att den är väldigt viktig för Västsverige och Borås. Eftersom jag inte får svar av statsrådet måste jag söka svaret på annat håll.

I Banverkets inriktningsunderlag för 2010–2019 finns svaret hur det blir med Götalandsbanan. Man har olika planeringsalternativ beroende på hur mycket pengar man får. Alltihop kokar så småningom ned till pengar. Får man +50 procent kommer Götalandsbanan att börja byggas och det blir dubbelspår mellan Borås och Göteborg. Den kommer att vara färdigbyggd runt 2030.

Jag är född 1951. År 2030 är jag 79 år. Får man +50 procent är det lite grann på nättan att jag får uppleva Götalandsbanan. Men jag hoppas att jag får göra det. Alltihop kokar alltså ned till pengar.

Det är klart att vi i Västsverige är intresserade av regeringens syn på detta. Åsa Torstensson är väl det vassaste regeringen har när det gäller infrastruktur. Ge oss en liten vink om penganivån! Blir den oförändrad, blir det nollalternativ, blir det +25 procent eller +50 procent? Det är pengarna som avgör om vi får detta.

Anf. 33 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag tackar Hans Olsson för frågan. Ibland rör det ihop sig när vi ska diskutera två saker samtidigt. Infrastrukturpropositionen kommer parallellt med budgeten. Det är ett budgetarbete i sig. Här skapar vi förutsättningar för vilka ramar vi har fram till 2020. Den ekonomiska ramen är förutsättningen för åtgärdsplanen som återkommer till regeringen först ett år efter det att riksdagen har fattat sitt beslut om inriktningsmålet. Det är alltså flera led i detta.

Inte desto mindre sker det ett parallellarbete med ordinarie budgetarbete eftersom det i ramarna för den befintliga planen fram till 2015 saknas 80–90 miljarder. Därför är det viktigt att vi skapar förutsättningar för ökade resurser i befintlig budget för 2009 och 2010. Det arbetet pågår också nu. Volymerna i 2009 och 2010 års budget har en relation till inriktningen i infrastrukturpropositionen. Detta hör i allra högsta grad ihop med både ordinarie budget och kommande infrastrukturproposition.

Det pågår ett arbete i Västra Götalandsregionen som Hans Olsson mycket väl kan ha varit direkt involverad i. Där har man haft ett unikt uppdrag att tillsammans med Skåne ta ett samlat ansvar för inriktningarna till 2020. I dag pågår regionala systemanalyser som är aktuella här och nu i Västra Götaland just i syfte att fortsätta det arbete som Hans Olsson pekade på där 49 kommuner i regionen är överens om vad det är för prioriteringar som ska göras. För att få ett sammanhängande och fungerande transportsystem måste det fungera regionalt men givetvis också i anslutning till ett nationellt transportsystem. Det arbetet pågår nu.

Anf. 34 HANS OLSSON (s):

Herr talman! Det kanske är läge för något annat nu än det vanliga gnetandet med infrastrukturpengar som vi har hållit på med år ut och år in. Jag såg en rapport i går. Nu går forskare ut och säger att det som FN:s klimatpanel har sagt inte räcker. Det är värre än så med klimatet på jorden. Då känns det som att de infrastrukturdiskussioner vi har är på en annan nivå. Det är inte det vanliga traditionella gnetandet med infrastrukturpengar, utan det handlar lite mer om den jord och planet vi ska leva på. Det är ett annat läge när vi pratar infrastruktur än om vi backar tillbaka 10–15 år.

Återigen kokar det ned till pengar. Lyssnar jag på miljöministern tycker han som Banverket. Det handlar om +50 procent för att klara detta. Men lyssnar jag på Reinfeldt och andra regeringsmedlemmar får jag intrycket att man inte tänker satsa så mycket pengar. Vilken nivå hamnar vi då på? Är det miljöministerns eller statsministerns uttalande som gäller? Det skulle jag vilja ha ett besked om. Hur tänker i så fall Åsa Torstensson?

Anf. 35 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag tror att även Hans Olsson är införstådd med att i rena budgetdiskussioner arbetar alla i regeringen tillsammans för att skapa en gemensam budget och prioritering. Det är precis som på vilken annan nivå som helst. När vi skapar förutsättningar för människor att gå från arbetslöshet till arbete är det en gemensam prioritering. När vi lägger fokus på klimatåtgärder är det en gemensam prioritering som regeringen står bakom. När vi pratar om att det ges ytterligare utrymme för reformer är det regeringens syn att där skapas det förutsättningar för ytterligare pengar till infrastrukturen som en del av flera reformer. Det är det arbete som pågår nu.

Transportsektorn generellt är satt under tryck. Infrastrukturen är en del av transportsektorn, men transportsektorn är satt under tryck när det gäller energieffektivitet och att skapa förutsättningar för alternativa bränslen. Det är åtaganden som ligger både på Näringsdepartementet och på Finansdepartementet.

När infrastrukturprioriteringen ska göras är jag tydlig med detta. Det kommer att skapas förutsättningar för både väg och järnväg. Vi måste skapa förutsättningar även för de delar av landet som inte har järnvägsinfrastruktur att vara konkurrenskraftiga och ha livskraftiga företagsmiljöer. Det här landet är oerhört exportberoende. Därför behövs det både väg och järnväg.

Vi måste också vidta åtgärder där transportsektorn ändrar sig. Trots konkurrens måste man bli mycket bättre på att samverka. Det är ett arbete som pågår här och nu. Vi väntar inte på några inriktningar. Det är ett mycket tydligt arbete som pågår. Vi är kunniga och vi har tillräckligt bra underlag i de klimatutmaningar som finns. Näringslivet är delaktigt och det finns uppdrag för våra trafikverk att skapa förutsättningar och se över vilka möjligheter som finns att överföra gods mellan de olika transportslagen i syfte att hitta de mest miljöeffektiva transporterna. Man måste också skapa förutsättningar för järnvägsinfrastrukturen att på ett bättre sätt höja kapaciteten.

Hans Olsson talade om Götalandsbanan. Då blickar vi några år framåt. Banverkets underlag för inriktningen till 2020 och hur man identifierar Götalandsbanan som en möjlighet att frigöra utrymme för godset skapar möjlighet för Götalandsbanans höghastighetståg för persontrafik med mera. Det är ett underlag som vi arbetar med nu. Bara höghastighetstågen innebär stora investeringar. Därför måste det naturligtvis finansieras i egen ordning medan vi tittar på de övergripande långsiktiga investeringarna för järnvägsinfrastrukturen här och nu.

Anf. 36 HANS OLSSON (s):

Herr talman! Det känns som om vi är överens. Jag förstår allt detta, men min fråga kvarstår.

Är det miljöministerns synpunkt att det är +50 procent som gäller för investeringar? Om det är miljöministerns synpunkt med +50 procent som Banverket skissar på är ju Götalandsbanan klar. Då blir den ju av. Men om det är statsministerns ord som gäller blir det ingen götalandsbana. Det är det som är min fråga. Därför frågade jag om inte infrastrukturdiskussionen är på en annan nivå nu när vi också lägger in klimatfrågan.

Jag hade hoppats att få tips om inriktningen av vilken nivå man kommer att hamna på.

Man har sagt mig att när jag var liten – det är, som statsrådet förstår, länge sedan – tyckte jag om att leka konduktör. Jag minns själv att jag skulle bli lokförare när jag blev stor. Det var drömmen.

Jag är uppvuxen i Hälsingland och bodde mycket hos min mormor och morfar i Bollnäs. Där satt vi kl. 9 varje kväll och tittade ut genom fönstret. Då sade mormor eller morfar: Där kom Nordpilen. Den gick förbi upp mot Norrland och sedan vi gick och lade oss.

Nu är min fundering om jag, om det blir +50 procent, kommer att sitta år 2030 med mina barnbarn och säga: Där kom Götalandspilen – och så går vi och lägger oss.

Tack för svaret!

Anf. 37 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Tack, Hans Olsson, för interpellationen. Jag tror att vi är överens om att det arbete som nu pågår när det gäller järnvägskapaciteten kommer att resultera i att vi skapar ytterligare kapacitet för järnvägen på befintliga spår. Det behövs naturligtvis också nybyggnation. Parallellt med att du och jag diskuterar klimatutmaningar och vikten av att ändra transportflödena och överföring av gods från väg till järnväg pågår det ett konkret arbete tillsammans med näringslivet där man själv väljer att överföra gods från väg till järnväg. Därför arbetar vi i den riktning som Hans Olsson efterfrågar.

Det har under många år pågått ett arbete utan att det har funnits ett sådant tryck som i dag. Det är den effektivaste transportlösningen även om vi har ett spår som i dag upplevs som trångt. Med ekonomiska styrmedel och andra kapacitetshöjningar kan vi också förändra befintligt spår till att ta mer gods. Då möter vi det som Banverket pekar på och det som du och jag diskuterar, vikten av att höja kapaciteten så att vi kan ta mer gods och transporter på järnväg.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på interpellation 2007/08:734 om cykelturism

Anf. 38 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Per Bolund har frågat Maud Olofsson hur hon avser att förverkliga förslagen i utredningarna från Nutek, Vägverket och Banverket för ökad cykelturism. Per Bolund har också frågat Maud Olofsson om hon på annat sätt avser att verka för ökad cykelturism i Sverige samt om hon avser att verka för att pengar anvisas till Kattegattleden. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på frågan.

Jag delar Per Bolunds uppfattning om värdet av att förbättra förutsättningarna för cykling, såväl till vardags som vid rekreation. Ökad cykling ger stora positiva effekter för miljön, framkomligheten på vägarna, folkhälsan liksom för småskalig näringslivsutveckling längs en cykelturistled. Att öka andelen resor med cykel är också ett uttalat mål för både regering och riksdag. Trenden är dock sedan länge tyvärr den motsatta.

Med tanke på cykelturismens lokala och regionala karaktär har kommunerna och de regionala organen den viktigaste rollen för att främja cykelturism. Därför är det glädjande att det finns exempel på initiativ bland dessa ute i landet. Men staten har också en roll i att stödja cykelturism.

Vägverket, Banverket och Nutek redovisade förra hösten parallella regeringsuppdrag avseende olika möjligheter att förbättra förutsättningarna för cykling inklusive cykelturism. Arbetet har bedrivits i nära samarbete mellan myndigheterna i syfte att skapa en sammanhängande bild av behoven. En åtgärd som föreslås är att utveckla nätet av säkra cykelvägar samt ett antal längre leder för cykelturism av hög internationell klass. Regeringsuppdragen utgör underlag för infrastrukturpropositionen som läggs i anslutning till budgetpropositionen i höst.

Jag vill också peka på vikten av att ha ett företagsklimat som bidrar till utveckling av näringsverksamheter längs en cykelturistled. Det handlar inte minst om att kunna bo bra och äta gott. Regeringen prioriterar frågor som handlar om att utveckla gynnsamma förutsättningar för företagandet. De insatser som görs inom näringspolitiken kring entreprenörskap, regelverk, kapitalförsörjning och företagsutveckling omfattar givetvis också företag inom turistnäringen. Det ska bli mer lönsamt och mindre krångligt att vara företagare.

Anf. 39 PER BOLUND (mp):

Herr talman! Som Åsa Torstensson nämnde var min interpellation från början ställd till Maud Olofsson. Anledningen till att jag ställde den till näringsministern är att jag i väldigt stor utsträckning ser detta som både en turistfråga och en näringslivsfråga. Självklart har jag inget emot att diskutera detta med infrastrukturministern. Men det är viktigt att se att det här inte bara är en infrastrukturfråga. Infrastrukturen är självklart avgörande, men det behövs ett fungerande helt system för att cykelturismen framöver ska få en framträdande roll i Sverige.

Cykling över huvud taget är ett väldigt bra och positivt samhällsfenomen som borde uppmuntras mycket mer än som i dag sker. Cykling är bra inte minst för hälsan. Vi vet ju att det är ett stort problem i både Sverige och andra länder att vi människor rör på oss för lite. Därmed får vi

många välfärdssjukdomar, till exempel hjärt-kärlsjukdomar. Det handlar också om fetma och andra sådana problem.

Cykling är också bra för miljön. Inte minst skulle cykelturism kunna fylla en väldigt viktig funktion när det gäller möjligheterna att nå våra miljömål. Om det skulle bli en ökad trend att svenskar stannar kvar i landet och turistar här – i stället för att åka utomlands eller åka på bilsemester – och då turistar på cykel skulle det självklart få väldigt positiva miljöeffekter.

Också samhällsekonomiskt skulle det vara väldigt värdefullt om man kunde få fler att stanna i landet och om man också kunde få utländska turister att komma hit för att cykelturista här i Sverige. Jag har sett att cyklingen är en mångmiljardindustri i många länder där man har en väl utvecklad cykelturism. Man säljer paketresor. Det är lätt att ta med sig cykeln på tåget och så vidare. Många miljarder kronor omsätts till exempel i Tyskland, Nederländerna, Frankrike och Danmark.

Jag ser att Sverige har en unik möjlighet, att här finns ett väldigt väl utvecklat vägnät som skulle kunna användas för ökad cykelturism. Vi har möjligheter att bygga ut ett helt bilfritt cykelvägnät på långa sträckor. Där skulle det kunna finnas väldigt bra möjligheter till cykelturism. Därför tycker jag att det är väldigt synd att det inte satsas mer på just den här sektorn.

När man läser infrastrukturministerns svar får man lite grann en känsla av att hon undandrar sig statens roll i sammanhanget. Staten har dock en avgörande uppgift när det gäller att öka möjligheterna för cykling i vid bemärkelse men också för cykelturism i och med att just infrastrukturen, cykelvägarna, egentligen är den pusselbit som saknas för att vi ska kunna få en stor och väl utvecklad cykelturism i Sverige.

Infrastrukturministern nämner underlagsrapporter från Vägverket, Nutek och Banverket. De visar väldigt tydligt att just cykelvägarna är den felande länken. Det är där man måste öka omfånget. Cykelvägarna måste göras mer attraktiva, och man måste se till att de finns i ett sammanhängande nät. Sverige blir attraktivt för cykelturister först när man ser att man kan ta sig från punkt A till punkt B och gärna en lång sträcka i ett sammanhängande vägnät med bra vägvisning och så vidare.

Även om regionerna självklart, som ministern säger, har en uppgift att fylla i sammanhanget är det statens uppgift att ta hand om det interregionala cykelvägnätet, att klara av cykling över läns-, region- och kommungränser. Där kan jag bara konstatera att staten så här långt inte har gjort sin uppgift.

Vägverket har tagit fram en bra cykelplan. Där visar man att staten måste gå in och göra ganska stora investeringar. Men de pengar, de resurser, som behövs har helt enkelt inte kommit fram. Jag hade därför hoppats på att det skulle finnas lite mer matnyttigt i svaret. Men kanske kan jag nu få ett svar på frågan om det i infrastrukturpropositionen kommer att satsas mer på cykelvägnätet?

Anf. 40 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Det är en oerhört intressant interpellation som Per Bolund har ställt. Jag tror också att det är avgörande och viktigt att se vilka möjligheter vi har när det gäller att skapa och att möta det ökande intresset för att besöka Sverige och när det gäller att ta del av den utländska

turism som nu söker sig runt i världen för att hitta intressanta och unika områden. Sverige har under de senaste åren ökat antalet gästnätter mer än många andra länder lyckats med. Det visar vilka möjligheter som finns inom turistnäringen.

Cykelturismen i sig har Nutek identifierat som något som kan generera ytterligare intäkter – det handlar då om miljardbelopp. Naturligtvis är bra vägar och trygga och säkra cykelleder avgörande för detta. Jag vill inte på något sätt säga att jag undviker eller drar mig undan statens ansvar här. Jag tror att det är oerhört viktigt att påpeka att Vägverket varje år lägger miljonbelopp på nya cykelvägar.

På cykelvägar vid sidan av de stora projekten har Vägverket satsat 15–20 miljoner under de senaste tre åren. Under samma period har man lagt 50–100 miljoner på cykelvägar som så att säga inkluderas i de större projekten. Det är ganska svårt att peka på exakt hur många miljoner det handlar om eftersom det här är inkluderat i större infrastrukturprojekt. Därmed är själva insatsen för cykelleden inkluderad i volymerna.

Staten har en roll här, och Vägverket tar en stor del av kostnaderna. Inte desto mindre återstår mycket att göra. Nutek har pekat ut att det behövs ytterligare miljoner utöver vad Vägverket i dag har identifierat.

Bra cykelleder i lämpliga geografiska områden kan, tror jag, skapa stora förutsättningar för ett utökat lokalt och regionalt näringsliv. Därför återkommer jag till att detta naturligtvis oerhört mycket är kopplat till lokala och regionala näringslivsstrategier och inriktningar. Det tror jag att vi ändå ska vara överens om.

För någon månad sedan var jag på besök på Öland där, i det här sammanhanget, Borgholms kommun tillsammans med Vägverket ser över sina vägar för att skapa bra förutsättningar för trygga och trafiksäkra cykelvägar, inte alltid helt isolerade från övrig trafik. Det handlar om att lägga tydliga cykelvägar just för att locka till cykelturism och därmed skapa bättre förutsättningar för det lokala och det regionala näringslivet. Då är det mycket tydligt lokalt initierat och lokalt förankrat. Därmed hittar man också bra lösningar.

Anf. 41 PER BOLUND (mp):

Fru talman! Även om cyklingen ökat har den ökat från en alldeles för låg nivå. Över huvud taget är det ett problem att man cyklar för lite i det här landet och, tyvärr, också att statliga organ inte avsätter de resurser som skulle behövas för att cyklingen ska öka.

Åsa Torstensson säger att Vägverket bygger cykelbanor. Det stämmer. Tyvärr görs det på precis det sätt som infrastrukturministern visar på. Man gör det snuttvis och i samband med andra projekt, till exempel vägprojekt. Då ser man inte cykelvägnätet som en enhet i sig, utan man ser det som något som möjligtvis kompletterar andra vägprojekt som redan genomförs. Det blir inte ett sammanhängande vägnät som fungerar väl för till exempel cykelturism.

Problemet är just att man inte tar ett helhetsgrepp. Man satsar inte de resurser som behövs. För att få fram ett heltäckande cykelvägnät som fyller den funktion som behövs för att få ett attraktivt land och en attraktiv region för cykelturismen behövs det sammanhängande vägnät och en tydlig vägvisning så att man som turist ser att man kan ta sig från punkt A till punkt B.

Ett exempel på ett sådant projekt är Kattegattleden, som jag nämner i min interpellation – en väg mellan Göteborg och Helsingborg som redan i dag till hälften är bilfri. Men det räcker inte. Man måste kunna ta sig hela vägen utan att behöva oroa sig för att krocka med bilar och så vidare.

Till exempel för familjer som vill ta med sig sina barn och ungdomar är det självklart ett orosmoment att det finns bilar i närheten när man cyklar. Det kan ju vara så att barnen ganska nyligen har lärt sig att cykla. Då vill man inte i närheten ha bilar som körs med höga hastigheter. Så är det tyvärr fortfarande på många cykelvägar.

Region Halland har tagit det initiativ som infrastrukturministern efterfrågar. Man har sagt: Vi är beredda att satsa resurser på det här. Vi kan ge 50 procent av resurserna för att bygga ut nämnda led.

Dock vill man att staten går in och tar resterande del. Det här visar att man om man satsar lite resurser kan få en väldigt stor utdelning, en uppväxling av de pengarna. Man får mycket mer infrastruktur än man skulle få om man bara, som ministern tidigare sade, satsade i samband med andra projekt.

De rapporter som ministern hänvisade till tidigare från Banverket, Nutek och Vägverket visar att Nutek till exempel säger att om man satsar 30 miljoner per år under en tioårsperiod skulle man kunna få en väldigt stor effekt av pengarna och få en väl utbyggd infrastruktur. Man gör också den bedömningen att om den här satsningen görs och vi får i gång en cykelturism i större skala i Sverige kan det ge intäkter på ungefär 1 ½ miljard kronor per år. Det är en stor samhällsekonomisk vinst man kan göra. Genom att satsa dessa ganska små resurser kan man få en väldigt stor utdelning i form av ökad turism och ökade intäkter. Framför allt kommer det landsbygden till godo, vilket dessutom kan leda till en positiv landsbygdsutveckling och positiva miljöeffekter.

Det som saknas, det som är den felande länken, den pusselbit som inte finns, är en satsning från staten där man går in och ger resurser till att bygga ut de här näten och lederna. Vi ser att cykelturismen i Europa växer väldigt snabbt, med ungefär 4 procent per år. Det vore väldigt sorgligt om Sverige inte tog en del av den kakan och fick en del av dessa turister.

Cykelturismen beräknas redan nu omsätta 40 miljarder kronor per år. Det finns en otrolig potential att få en positiv utveckling av näringslivet, framför allt lokalt och regionalt. Men då krävs att man går in och avsätter de resurser som behövs för att själva grunden ska finnas där, själva infrastrukturen.

Då vill jag åter fråga Åsa Torstensson: Kommer ni att avsätta pengar i infrastrukturpropositionen till exempelvis Kattegattleden?

Anf. 42 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Jag tycker att det är väldigt viktigt med cykelturismen. Turismen på alla fronter måste naturligtvis utvecklas mer. Det är ett område som ett antal regeringar har pratat väldigt mycket om. Den här regeringen pratar väldigt mycket om turismen, men väldigt lite görs. Inte minst gäller detta cykelturismen.

I det här sammanhanget är det ett ganska sedvanligt svar vi får när vi diskuterar infrastruktur i kammaren, nämligen det som står längst ned på

första sidan i det skrivna svaret: ”Regeringsuppdragen utgör underlag för infrastrukturpropositionen som läggs i anslutning till budgetpropositionen i höst.” Det är alltid samma svar. Det är aldrig något svar på vad infrastrukturministern egentligen vill. Infrastrukturministern har bara ett svar till kammaren. Tänk så befriande det vore om vi kunde få veta om detta är viktigt, om det här prioriteras, om det här är någonting som man särskilt anser vara en fråga som är värd att beakta i den framtida planeringen eller om det inte är det. Men aldrig får vi något svar från den här regeringen. Det visar verkligen att man egentligen inte har några idéer kring infrastrukturpropositionen.

Det andra skälet till att jag gick upp är det som står på andra sidan i svaret om företagsklimatet. Vi håller alla här i kammaren med om att det är viktigt att utveckla näringsverksamheten längs cykelturistleder. Så står det i svaret att det görs satsningar inom näringspolitik kring entreprenörskap. Men det är ju alltihop! Och så regelverk – men ni har ökat regelverket inte minst för turistföretagen. Det vet vi genom de mätningar som har gjorts. Kapitalförsörjningen nämner man. Ja, det som har gjorts där är att man har tillsatt en utredning som tittar på just kapitalförsörjningen. Men några konkreta förslag har den här kammaren inte fått ta ställning till, och näringsidkarna har inte fått ta del av detta. Företagsutvecklingen är naturligtvis viktig, men några konkreta förslag har den här regeringen inte kommit med.

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att man svarar på frågorna om infrastruktur. Men jag tycker att det är minst lika viktigt att man, om man anför att vi ska ha ett bra företagsklimat, också redovisar några åtgärder och vad man har gjort. Annars är man ohederlig som regering.

Anf. 43 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Det är viktigt, Per Bolund, att se att Vägverket gör två olika investeringar. Man gör investeringar i samband med de stora projekten, precis som jag sade. Men man gör också investeringar i rena cykelvägar motsvarande 15–20 miljoner per år som ligger helt vid sidan av de stora projekten. Det är två olika slags åtgärder som Vägverket är involverat i.

Precis som Per Bolund säger finns det oerhört mycket mer att göra utifrån turistnäringens utveckling. Det senaste årets tryck på turistnäringen i Sverige kommer att skapa en inriktning där det utvecklas nya samverkansformer, precis som jag nämnde. Det finns ett arbete på Öland med de lokala och kommunala företrädarna, näringslivet och Vägverket där man mycket tydligare samverkar, med gemensamma insatser. Det arbete som Nutek tillsammans med Banverket och Vägverket har gjort är en del av det budgetarbete som nu pågår.

Man efterlyser och efterfrågar mer resurser från statens sida. En del av det åtagande som jag i allra högsta grad har prioriterat är att skapa en förutsättning för att göra ekonomiska åtaganden för infrastruktur i befintlig budget och att skapa förutsättningar för långsiktiga investeringar. Det är det arbete som pågår nu. Det är ett pussel eftersom det är så mycket luftslott i befintliga planer.

Vad gäller Kattegattleden är det mycket riktigt så att Region Halland arbetar med att finna finansiering för det här projektet. Förutom det pekar man på behovet av att lätthanterligt kunna ta med cykeln på tåg och så

vidare. Det är en del av helhetsarbetet som vi måste vara överens om. SJ har sin roll att spela, Banverket har sin roll att spela och skapa smidiga övergångar mellan de olika transportslagen, vilket cyklisten ofta har behov av. Det är mycket mer än bara investeringar i cykelvägar som det handlar om.

Börje Vestlund tar övertoner vad gäller företagsklimatet. Det är jät-teintressant. Antalet gästnätter i Sverige har ökat med 2 procent under 2007. Det går bra för Sverige, det går bra för företagandet. Vi har i allra högsta grad tagit bort krångliga regler. Börje Vestlund ville förbjuda just turistföretagen att säsonganställa människor. Precis detta ville Börje Vestlund förbjuda och därmed möjligheterna att skapa bra förutsättningar för turistnäringen i Sverige.

Anf. 44 PER BOLUND (mp):

Fru talman! Det här med luftslott i infrastrukturplaneringen tänker jag inte ens bemöta. Vi byggde under den förra regeringen på underlag från Vägverket och Banverket. Om ministern har någonting att klaga på där får hon vända sig till infrastrukturverk och säga att deras underlag inte är tillräckligt bra.

Men jag vill gå tillbaka till frågan om cykelturismen. Jag konstaterar att Sverige har fantastiskt bra möjligheter att bli ett ledande cykelturism-land. Vi har ren luft, vi har rent vatten, vi har vacker natur. Vi kan se att embryona finns där för att gå vidare och bygga upp någonting fantastiskt bra. Ett nytt planeringsråd för cykelfrågor har precis tillsatts där alla de olika infrastrukturverken ska samordna med turistorganisationer och med cykelorganisationer.

Det som fattas är att man gör en satsning från statens sida och ser till att det kommer resurser för att bygga ut själva grunden för cykelturism-en, som är infrastrukturen.

Jag vill citera ur Nuteks rapport. Där sägs precis det som jag påpe-kade: ”Tidsmässigt är läget synnerligen gynnsamt för Sverige. Det finns en tydlig efterfrågan på svenska aktivitetsprodukter – internationella arrangörer söker nu aktivt mer av ett sådant utbud från Sverige. – – – Kvaliteten inom svensk natur och kultur attraherar människor som värde-sätter välbehållna miljöer och gärna är aktiva i sådana omgivningar.”

Det här visar på att Sverige har en stor möjlighet att få en del av den här fantastiskt stora marknaden. 40 miljarder omsätter den i Europa. Den växer med 4 procent per år.

Vad är det då som saknas? Det ger också Nutek svar på. Det behövs en ”infrastrukturutveckling i samspel nationellt, regionalt och lokalt”. Just den nationella nivån lyfter de fram här. Det är det som har saknats hittills. Staten har inte velat satsa pengar på cykelturismen och på att få sammanhållande bilfria leder.

Det skulle vara väldigt bra om man kunde få ett svar från ministern. Kommer det att ligga en sådan ambition med i infrastrukturproposition-en? Kommer man att föra över pengar till cykling i allmänhet och till cykelturism specifikt?

Anf. 45 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Det är intressant att mina inlägg kallas för ”övertoner” i alla sammanhang. Vi får väl se i protokollet sedan om det verkligen är så.

Först och främst tycker jag att det är intressant att infrastrukturministern säger att saker måste hänga ihop. Bland annat ska man kunna ta med sig cykeln på andra färdmedel, till exempel med SJ. Min fråga till infrastrukturministern är: Är infrastrukturministern beredd att se till att till exempel SJ och andra tågagenturen, kanske också länstrafikbolagen, ska kunna ta med cyklar på sina tåg? Det är en debatt som har förts i många år. Vissa har tillåtit det, andra inte. Är infrastrukturministern beredd att gå vidare med det?

Det här med antalet gästnätter är också intressant. Det ökade med 2 procent förra året. Om jag minns rätt, fru talman, ökade antalet gästnätter år 2003 med 12 procent. De har praktiskt taget ökat varje år under hela 2000-talet. Det är en trend som är positiv och som har startats för många år sedan.

Ville vi förbjuda att man skulle få säsonganställa? Vilket nonsens och struntprat från det statsråd som borde veta bättre! Det är inte sant! Är det någonting jag kan är det turistsektorn. Det fanns ett kollektivavtal som var ganska tydligt på den punkten. Man kunde visst säsonganställa. Men det fanns också extrema exempel, till exempel från Stockholms innerstad, där man tillämpade säsonganställningar. Sådana dumheter ville vi inte ha, för där finns inga säsonger i den meningen. Det var det som skulle bort från den lagen. Man kanske ska veta vad man pratar om i talarstolen.

(Applåder)

Anf. 46 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Naturligtvis är det Nuteks uppgift i detta uppdrag, Per Bolund, att peka på vad staten har för roll i att skapa bättre förutsättningar för turistnäringen, i detta sammanhang cykelturismen. Han pekar på både vad som krävs i infrastrukturåtgärder och hur man skapar bättre förutsättningar för det småskaliga företagandet att vara en del av den stora potentialen. Antalet gästnätter i Sverige ökade med 2 procent till drygt 48 miljoner under 2007, vilket är den högsta volym som någonsin registrerats. Sverige som destination har haft en mycket bättre utveckling än stora delar av världen har haft.

Naturligtvis finns det oerhört mycket kvar att göra, precis som Per Bolund säger. Det finns ett ökat resande. Ibland har vi en negativ diskussion om människors rörlighet, men jag ser stora möjligheter för Sverige att vara vinnare i de internationella rörelserna, där man söker efter unika miljöer. Sverige har stora möjligheter.

Vägverket har en roll här. Banverket har en roll här genom att skapa bra infrastruktur, även till exempel runt stationer och så vidare, för att det ska vara smidigt för cykelturismen som sådan. Det underlag som Nutek mycket riktigt har lämnat är en del i det budgetarbete som nu pågår, dels direkt kopplat till infrastrukturåtgärder, dels kopplat till vilka åtgärder som krävs för att skapa ännu bättre möjligheter för småföretagandet att skapa förutsättningar för ytterligare arbetstillfällen, utveckling och bra rekreation i härliga miljöer.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 47 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Ibrahim Baylan har frågat mig vilken regeringens hållning är när det gäller järnvägsinvesteringar för ett klimatsmart transportsystem, hur mycket jag är beredd att satsa på järnvägsinvesteringar samt vilka konkreta järnvägsinvesteringar jag vill göra i Sverige.

Som Ibrahim Baylan i likhet med mig konstaterat så har tåget en viktig roll i transportsystemet. Det är också viktigt att se helheten när man analyserar vilka åtgärder som ska vidtas för att minska transportsystemets negativa inverkan på miljön.

Som jag sagt många gånger tidigare så är ett grundläggande underhåll av vår gemensamma transportinfrastruktur nyckeln till att skapa ett tillförlitligt transportsystem. Nästa steg kan vara att förbättra transportinfrastrukturen genom att bygga nya järnvägar och vägar. Allt detta arbetar regeringen intensivt med att förverkliga genom den infrastrukturproposition som överlämnas till riksdagen i höst. Men det finns mer vi kan göra.

En resa eller en godstransport består av flera delar. Arbetsresenären tar bilen eller cykeln till tåget för att sedan hoppa på bussen innan man är framme. Godset lastas på en lastbil som körs till en terminal där det lastas på ett tåg som sedan kanske rullar till en hamn. Så kan det se ut i väldigt många fall. Om flödet av transporter ska fungera krävs det att transportsystemet är anpassat så att det är enkelt att byta trafikslag när det behövs och också att kunna byta till trafikslag som kan bidra till lägre CO₂-utsläpp om detta bedöms som effektivt. Det är av det skälet som regeringen den 15 maj i år gav trafikverken och Sika uppdraget att kartlägga vilka potentialer det finns för överflyttning mellan trafikslag inom ramen för samhällsekonomisk effektivitet. Uppdraget innefattar också att se vilka åtgärder som krävs för att det ska kunna åstadkommas. Resultatet av uppdraget ser jag som en viktig pusselbit i arbetet med att skapa ett transportsystem som kan bidra till att klimatmålen kan uppnås. Till det pusslet måste sedan regioner, kommuner, marknadsaktörer och inte minst den enskilda medborgaren bidra med sin del. Jag möter en tydlig europeisk ambition i klimatarbetet inom transportområdet, vilket är positivt eftersom problemen inte stannar inom ett lands gränser. Det är också med glädje som jag noterar det positiva gensvar som det gemensamma projektet Klimatneutrala godstransporter på väg har fått. Det är särskilt intressant eftersom projektet drivs av de berörda aktörerna såsom Vägverket, transportnäringen samt forskare.

Det pågår nu också ett brett beredningsarbete om de prioriteringar som behöver göras för att få till stånd ett sammanhängande och fungerande transportsystem där alla transportslag bidrar till samma övergripande mål. Resultatet av detta arbete kommer att presenteras i höst i form av en infrastrukturproposition för åtgärder de kommande åren och dessutom en närtidssatsning för de närmaste åren. Efter att infrastrukturpropositionen har lagts och riksdagen fattat sitt beslut med utgångspunkt i den, inleds en åtgärdsplanering. Som ett förberedande arbete genomför nu trafikverken, länsstyrelser och regioner regionala och nationella systemanalyser. Dessa kommer att fungera som underlag i åtgärdsplaneringen.

*Svar på
interpellationer*

Angående Klimatberedningens förslag är mycket arbete redan påbörjat och i gång. Klimatberedningens resultat har nu remitterats och sammanställs för närvarande. Resultatet av beredningen och remissvaren blir ett underlag till den kommande infrastrukturpropositionen. Konjunkturinstitutet har också på regeringens uppdrag analyserat Klimatberedningens förslag och Institutet för tillväxtpolitiska studier ska, bland annat som underlag inför Sveriges ordförandeskap 2009, genomföra två delstudier. Den första delen lämnades till regeringen den 30 maj.

Anf. 48 IBRAHIM BAYLAN (s):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Nyligen var hela riksdagens trafikutskott på besök i Frankrike och Spanien för att studera inte minst deras satsningar på järnväg och vilka investeringar och satsningar de ser för framtiden. Vi kunde konstatera att det fanns en stor politisk samsyn, i varje fall som det beskrevs i både Frankrike och Spanien, att man skulle göra stora järnvägsinvesteringar i framtiden.

Jag konstaterar av statsrådets svar här att hon anser att den typen av investeringar är viktiga. Likväl är det väldigt svårt att veta vad som gäller i Sverige i dag. Vad är regeringens hållning? Statsrådet har i ett flertal interpellationsdebatter bett oppositionen att lyssna ordentligt. Hon säger att vi inte hör hennes argument för att vi inte lyssnar.

Problemet är inte att oppositionen inte lyssnar, Åsa Torstensson. Problemet verkar mer vara att det är statsministern eller finansministern som Åsa Torstensson inte lyckas övertyga om att det är järnvägen och tågen som vi ska investera i.

Vi hade först Klimatberedningens förslag om kraftiga investeringar i just järnvägen som direkt avfärdades av statsministern som orealistiska. Sedan har vi sett andra ministrar gå ut och tala sig varma för dessa. Men likväl är det väldigt svårt att veta hur det är, eftersom vi får olika besked.

Finansminister Anders Borg åker till Östergötland och säger om investeringar i järnväg för Ostlänken: Ni är fel ute. Det är mer lönsamt att satsa på vägar. Statsministern åker till Västerbotten och säger nästan ordagrant: Norrbotniabanan, den kustnära järnvägen som inte minst godset i norra Sverige skulle behöva, finns det inga pengar till.

Sedan kom regeringens vårbudget. Där gör regeringen, precis som Åsa Torstensson tidigare nämnt, tillsammans upp en budget och ställer sig unisont bakom den. Där stod det att det är vägar som ska prioriteras. Miljöministern går ut och säger att det behöver investeras i järnvägen, och vi har också hört Åsa Torstensson flertalet gånger säga detta. Det skapas en enorm förvirring.

Vad är det som gäller, Åsa Torstensson? Nu har du chansen i den sista debatten innan sommaruppehållet att tala om: Vad är regeringens hållning? Är det vad statsministern, finansministern och vårbudgeten säger, att det är vägarna som ska prioriteras? Eller har regeringen kommit till sans och inser att vi för att klara både den ekonomiska utvecklingen i vårt land och också den miljömässiga utmaningen måste investera i järnvägen?

Det är ett besked som vi nu har väntat på ganska länge. Statsrådet har haft möjlighet att vara infrastrukturminister i snart två år. Ingenting har

hämt på det här området. Vi har inte fått några besked, utan allt handlar om att det kommer senare någon gång längre fram.

Jag vet själv av egen erfarenhet att när man som statsråd måste stå i riksdagen och säga att detta är under beredning tyder det ofta på att man inte har fått finansministerns och Finansdepartementets medgivande att göra några utfästelser. Men statsrådet måste likväl ha någon åsikt och någon uppfattning.

Driver statsrådet något, och i så fall vad? Vad gäller när det handlar om järnvägsinvesteringar i vårt land? Vems ord är det man ska lyssna på? Är det Åsa Torstenssons eller Fredrik Reinfeldts? Är det Andreas Carlgrens eller Anders Borgs?

Anf. 49 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Det hör till oppositionen att ständigt ställa sig i ett hörn och säga att det ingenting görs, Ibrahim Baylan. Men till saken hör att höstens budget gav Banverket 330 nya miljoner av den anledningen att regeringen prioriterar järnvägen. Järnvägen kan skapa bättre förutsättningar för säkrare godsflöden, och man kan vidta åtgärder för underhållssidan.

Det är någonting som Ibrahim Baylan kollektivt tillsammans i den tidigare regeringen avstått från. Det är en prioritet. Dessutom har det prioritet att hitta lösningar, bättre samverkan och bättre åtgärder i och kring Stockholm. Det får inte bli en propp i transportsystemet.

Höstens budget är, precis som Ibrahim Baylan vet, ett arbete som i allra högsta grad pågår här och nu. Jag, finansministern och för inte så länge sedan statsministern redogjorde för att när vi skapat bättre förutsättningar för människor att gå från arbetslöshet till arbete skapar vi också nya möjligheter att ha kostsamma reformer.

Därför kommer det att skapas utrymme för infrastrukturåtgärder i höstens budget. Min ambition är, precis som också bekräftas från finansministern och statsministern, att skapa ytterligare utrymme i 2009 och 2010 års budgetar eftersom Ibrahim Baylan inte själv har sett till att man har kostnadssäkrat de projekt som har legat i befintlig plan.

Innan vi går in i nästa plan måste vi skapa bra förutsättningar för att vidta åtgärder och göra investeringar i de projekt som behöver göras på både väg- och järnvägssidan. Det är oerhört många miljarder vi talar om.

Järnvägen kommer att ha en oerhört avgörande roll för de samlade person- och godstransporterna i Sverige. Det är en del i lösningen för de gemensamma klimatåtaganden som vi har att ta oss an. Det är också en del i att människor faktiskt rör på sig på ett helt annat sätt.

Det är tack vare att de har kommit i arbete men också tack vare att vi stimulerar större arbetsmarknadsregioner. I och med att det fortsatt går bra för Sverige har vi också ett tryck från näringslivet och exportsektorn att överföra gods från väg till järnväg.

Men då måste järnvägen här och nu också vara pålitlig. Därför har Banverket fått generellt ökade ramar för underhållssidan. Det handlar om att skapa möjligheter för trädsäkring så att man kan vara säker på att godset inte fastnar i till exempel Småland eller att modernisera signalsystem. De är de enklaste åtgärderna man kan göra för att godsflödena och persontransporterna ska kunna hålla tiden.

Det låter inte intressant och är inte de åtgärder som får rubriker. Men det är vad som påverkar människors vardag här och nu. Det är det bästa vi vidtar här och nu. Sedan krävs det ytterligare miljarder för att ha den långsiktiga satsningen på järnvägsinfrastrukturen. Det arbetet pågår nu.

Anf. 50 IBRAHIM BAYLAN (s):

Fru talman! Detta börjar nästan låta komiskt. Åsa Torstensson är statsråd. Hon ingår i en koalition som vann valet. Likväl försöker hon varje gång hon får en konkret fråga om vad man vill göra eller krävs på ett besked om vad regeringens politik är att återgå till den roll hon inte längre har och försöker att leka opposition. Det är en opposition mot en regering som inte längre finns.

Fru talman! Sanningen är den att de underskott som Åsa Torstensson talar om inte finns. De underskott som Åsa Torstensson talar om är egentligen överskott som den socialdemokratiska regeringen lämnade efter sig. Enligt regeringens egen officiella hemsida var överskottet för år 2006, det vill säga det sista året som den förra socialdemokratiska regeringen regerade, 104 miljarder i statens budget. Det var 104 miljarder som kunde ha använts till att göra investeringar i till exempel infrastruktur. I stället valde den nuvarande regeringen att göra stora skattesänkningar, skattesänkningar som framför allt tillfaller dem som redan har det mycket gott ställt i vårt samhälle.

Åsa Torstensson pratar om att det saknas tiotals miljarder och säger sedan att hon vill ha tillfört 330 miljoner kronor. Det är en ekvation som inte på något sätt kan gå ihop, oavsett hur man räknar. Det är sant som Åsa Torstensson säger att det sedan 2004 varit en kostnadsökning på 80-talsnivå inom anläggningsbranschen. Det var en ökning förra året och blir det antagligen också i år, en genomsnittlig ökning med 17 procent.

Hur har regeringen kompenserat Banverket och Vägverket? Har Åsa Torstensson gjort på något annat sätt än tidigare infrastrukturministrar eller regeringar? Nej, de kompenseras på precis samma sätt under 2007 och 2008. Den bluffen går alltså inte riktigt hem. Det blir lite patetiskt att anklaga andra för saker som man själv gör.

Frågorna kvarstår, Åsa Torstensson: Vad är regeringens politik när det gäller järnvägen i Sverige? Vad är det som gäller egentligen? Är det vad som står i vårbudgeten, det som statsministern säger, det som finansministern säger, att det nu är vägarnas tur? Det är i så fall helt i linje med de anklagelser som riktades mot den förra socialdemokratiska regeringen, att vi bara satsade på järnvägar. Så lät det nämligen i kammaren under förra mandatperioden. Nu har klimatdebatten tagit fart och man försöker därför positionera om sig, men det var så det lät. Då blir det naturligtvis logiskt att nu när man innehar regeringsmakten gå vidare och prioritera vägarna. Det må så vara. Jag håller inte med om det, men jag kan känna respekt för en sådan ståndpunkt – om jag bara visste vad det var som gällde.

Åsa Torstensson har möjlighet till ytterligare ett inlägg och kan då klargöra detta. Hon behöver inte prata om nivåer. Hon behöver inte prata om 108 miljarder eller 150 miljarder. Jag vill bara veta vad regeringens politik är när det gäller järnvägar. Kommer denna regering att prioritera investeringar i järnvägsnätet eller kommer man inte att göra det? Det är en enkel fråga som kan besvaras med ett enkelt ja eller nej. Klarar Åsa

Torstensson av att leverera ett sådant svar eller vågar hon inte för finansministern?

Fru talman! Åsa Torstensson försöker blanda ihop allt möjligt, vilket jag tror beror på att hon i grund och botten inte har stöd för den politik hon vill föra. Om vi från denna riksdag kan vara behjälpliga, Åsa Torstensson, ställer vi gärna upp, men det är inte oppositionen som inte lyssnar utan det verkar mest vara finansministern och statsministern.

Anf. 51 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Fru talman! Ibrahim Baylan började med att tala om politisk samsyn i fråga om järnvägsinvesteringar i Frankrike och Spanien. Jag tror att det råder politisk samsyn om att det behövs satsningar på järnvägssidan även i Sverige. Vi vet att den är eftersatt. Det finns behov av utbyggnad på många platser i vårt land, och det gäller även på vägsidan.

Jag tror att det är oerhört viktigt när man debatterar infrastrukturen och klimat- och miljömålen att inte se de olika trafikslagen isolerade. Det handlar inte om sjöfart för sig, vägar för sig, järnvägar för sig eller, för den delen, luftfart för sig. Det handlar om ett transportsystem. Om vi ska kunna lösa de problem vi har i dag, och även de framtida problemen, särskilt från klimat- och miljösynpunkt, gäller det att se till helheten. Att säga att man vill ge mer pengar till vägar innebär inte per automatik att man inte vill ge mer till järnvägar. Vi måste utgå från vad som är möjligt, och vi måste också kunna satsa på sådant som ger störst effekt.

I närtid och också på längre sikt kommer det att krävas satsningar på investeringar i både järnvägar och vägar, men det kommer även att behöva göras satsningar på sjöfart, liksom det säkert finns behov inom luftfarten, just för att kunna möta klimat- och miljöproblemen. Vi måste sluta tänka i stuprör, för vi talar om ett transportsystem. Jag vill verkligen betona att det är fråga om ett transportsystem. Det är inte ett isolerat trafikslag vi ska inrikta oss på. Det är bra att infrastrukturministern tar upp just detta i sitt svar på interpellationen.

Sedan har det diskuterats vilka satsningar som är realistiska och vilka som är orealistiska. Oavsett hur mycket pengar vi skulle avsätta finns det en gräns för hur mycket till exempel Banverket eller Vägverket klarar av att satsa och investera på en begränsad tid, vilket Banverkets planeringschef också sagt.

Låt mig även ta upp höghastighetstågen. Nu står Socialdemokraterna – det gäller inte bara denna interpellationsdebatt utan även tidigare – och talar om tåg och satsningar på järnväg. Varför var ni då inte på det intressanta seminarium som Folkpartiet arrangerade med bland annat järnvägsforskare och företrädare för Banverket? Där redogjorde man för höghastighetståg och vilka möjligheter det finns att investera i och satsa på dem i Sverige. Det var ett mycket bra seminarium som jag önskar att oppositionen varit på.

Anf. 52 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag tänker tydliggöra att Ibrahim Baylan och hans regering tidigare inte prioriterat skötseln av järnvägsinfrastrukturen och dess underhåll. Det är en del av orsaken till att oerhört många i dag är frustrerade över att tågen inte kommer i tid. Enkla situationer som att träden

blåser omkull över banor och så vidare har tidigare inte skötts. Nu har Banverket fått resurser så att de kan sköta trädsäkringen.

Jag tänker också vara tydlig med att den socialdemokratiska regeringen valde att ha väldigt framtunga projektplaner, vilket gjorde att man ständigt sköt projekt framåt i tiden. Det är den verklighet som råder runt om i landet. Tyvärr innebär det att projekt även fortsättningsvis kommer att skjutas på framtiden. Det går inte att på kort tid förändra strukturen eftersom det saknas så pass många miljarder. Jag tycker att Ibrahim Baylan i debatten får acceptera att jag beskriver vad det är för situation Ibrahim Baylan lämnat efter sig.

Regeringen är mycket tydlig med att transportsektorn står inför en oerhört stor utmaning och ett stort åtagande. Därför är mitt angreppssätt mycket tydligt. Det krävs att alla fyra transportslagen samverkar mycket bättre. Det är då vi på kort tid kan minska de negativa klimatutsläppen. Dessutom vidtar vi åtgärder här och nu för att skapa bättre förutsättningar för järnvägsinfrastrukturen. Det är därför Banverket får nya resurser till underhållssidan; det är det snabbaste sättet att möta näringslivets efterfrågan.

Banverket har till uppgift att se över befintliga stråk, spår, och se vilka åtgärder som krävs för att öka kapaciteten ytterligare. Det är naturligtvis inte en gång för alla så att de stråk som näringslivet använder är de mest effektiva och bästa. Här kan vi genom transportkorridorer skapa utrymme för näringslivets ökade efterfrågan.

Vi måste blicka framåt, och det ska vi också göra. Vi ser att det krävs miljarder till en ny järnvägsinfrastruktur. Oberoende av om klimatutmaningarna utgör ett tryck på bättre prioriteringar mellan väg och järnväg finns det redan nu ett allmänt tryck från näringslivet för att hitta effektivare järnvägsflöden samt från de enskilda individerna för att få en bra persontransportstruktur. Därför har regeringen vidtagit ett flertal åtgärder som innebär ett samlat arbete, ett samlat fokus. Ibrahim Baylan borde veta att det krävs ett gediget underlag när vi har inriktningsmål tio år framåt. Därför har Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket också lämnat ett gediget underlag. I dag har regionerna och verken i uppdrag att göra systemanalyser så att vi får ett underlag för att kunna göra rätt prioriteringar för bra och effektiva godsstråk.

Anf. 53 IBRAHIM BAYLAN (s):

Fru talman! Det var ytterligare fyra minuter där inte ett enda besked lämnades. Vad är regeringens hållning? Människor har tydligt visat att de vill ta sitt ansvar för miljön och framtiden. Man efterfrågar spårbunden trafik, inte minst tåg. Det ser vi genom att resandet på järnväg ökar kvartal efter kvartal. Vi ser att företagen efterfrågar mer av godstransporter på järnväg. Man vill ta sitt ansvar för miljön. Man vill ta sitt ansvar för framtiden.

Vad är då regeringens besked till dessa människor? Tja, det är oerhört svårt att säga.

Regeringens och majoritetens förhållande till järnvägen tycks vara att man ska prata om den. Man ska utreda, prata och anordna seminarier, men man ska för Guds skull ingenting göra. Finansministern har redan konstaterat att det är mer ekonomiskt effektivt att satsa på vägar. Det har han sagt uttryckligen, inte minst i polemik med statsrådet Torstensson.

Detta har spridit en osäkerhet, en osäkerhet som statsrådet nu inte tar chansen att skingra. De som står inför att göra dessa stora investeringar – för det *är* stora investeringar när man ska köpa tåg eller avgöra om man ska gå in på denna marknad – har väldigt svårt att veta vad som gäller i regeringens politik.

I stället fortsätter Åsa Torstensson, som jag tycker på ett väldigt svagt sätt, att försöka leka opposition. Om Åsa Torstensson har en sådan längtan efter att vara i opposition kan säkert Sveriges väljare göra någonting åt det i nästa val. Just nu är dock Åsa Torstensson statsråd med ansvar för Sveriges järnvägar och Sveriges infrastruktur. Vad är regeringens politik på detta område? Kan ministern inte bara säga det? Kommer ni att ha tyngdpunkten på järnvägen, eller kommer ni, som Anders Borg och Fredrik Reinfeldt har sagt, att ha tyngdpunkten på vägar? Vad är det som gäller?

Anf. 54 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Fru talman! Låt mig återkoppla till det som infrastrukturministern sade nyss: Det här handlar inte bara om nya investeringar, utan det är flera åtgärder, både stora och små, som tillsammans bidrar till kapacitetsökningar inom järnvägssektorn.

Jag vill också hänvisa till riksmötets sista frågestund för snart två veckor sedan, där miljöminister Anders Carlgren tog upp just detta i samband med en fråga han fick. Miljöministern klargjorde då att det går att göra stora kapacitetsökningar genom alla de projekt som redan är beslutade och på gång. Han nämnde flera exempel, som ”fler dubbelspår på strategiska ställen, bättre samordning av trafiken på själva banorna, förlängda perrongkapaciteter på sina ställen och självklart därutöver också nya banor”. Vad miljöministern sade var alltså att det finns möjlighet att öka kapaciteten utan att man behöver satsa väldigt stora summor, om man nu inte skulle ha sådana.

Nu vill jag inte gå händelserna i förväg. Infrastrukturministern kommer ju att återkomma till riksdagen med en infrastrukturproposition till hösten, en proposition som inte bara jag utan alla, även oppositionen, ser fram emot. Jag gör det med stor tillförsikt. Jag tror att många av de frågor som oppositionen ställer kommer att finna sina svar där.

Jag tycker att det vore ganska konstigt om infrastrukturministern i dag skulle stå här och peka ut enskilda små eller större projekt. Man måste se till helheten, och den kommer i infrastrukturpropositionen. Ska den vara värd någonting måste det vara bra underlag och bra utredningar.

Därmed vill jag önska infrastrukturministern en trevlig sommar som gör henne redo för höstens utmaningar inom infrastrukturen.

Anf. 55 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag ska börja med att önska er båda glad och trevlig sommar. Jag glömde det i de tidigare debatterna, men då får även ni som sitter kvar ta emot den sommarhälsningen.

Det är beklagansvärt att Ibrahim Baylan enbart vill fortsätta sin symbolpolitik utan att fylla den med något. Vi har ett oerhört stort uppdrag, och det är att öka kapaciteten för järnvägsinfrastrukturen. Det arbetet pågår nu. Jag upprepar det: Det pågår nu. Vi har skapat förutsättningar för Banverket. Vi ger i uppdrag att analysera och skapa förutsättningar så

att befintligt näringsliv kan använda järnvägsinfrastrukturen på ett effektivare sätt.

Vi kommer fortsättningsvis också att se ett ökat kapacitetsutrymme för järnvägsinfrastrukturen. Det är precis som Malin Löfsjögård säger: När regeringen lägger fram sin infrastrukturproposition kommer det att skapa förutsättningar för ett näringsliv i alla delar av landet.

Jag tror att Ibrahim Baylan vet att det behövs vägar i det här landet. Eller så har jag missuppfattat Socialdemokraterna. Ni kanske tillsammans med Miljöpartiet är fullständigt emot allt vad vägar heter. I så fall vill jag vara övertydlig med att det här landet behöver vägar, järnvägar och effektiva transportflöden. Det innebär att vi också måste ge förutsättningar för järnvägsinfrastrukturen så att vi kan ha smidiga övergångar mellan de olika transportslagen. Det sker inte av sig självt. Vi behöver identifiera hur vi skapar smidiga flöden för näringslivet när det gäller att gå från väg till järnväg.

Det konkreta arbetet pågår här och nu. Sedan pågår det som Ibrahim Baylan vet ett ständigt arbete med en budgetprocess som kommer att knytas ihop i en ordinarie budget och i en ram för inriktningsmålen för 2020 som vi återkommer med till hösten.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på interpellation 2007/08:782 om trafiksäkerhet

Anf. 56 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Ibrahim Baylan har frågat vilka åtgärder jag tänker vidta för att stärka regeringens trafiksäkerhetspolitik och vilka åtgärder jag tänker vidta för att alkohol ska kunna bli standard i alla nya fordon.

Sverige är i dag ett av världens trafiksäkraste länder. Trenden är långsamt sjunkande dödstal i vägtrafiken, även om vi under senare tid sett en ökning. Analyserar vi trafiksäkerhetsarbetet de senaste tio åren finner vi att det är tre områden där vi inte riktigt lyckats – tvåhjuliga motorfordon, alkohol och hastighet. Områden där vi varit mer framgångsrika är dödsfall bland fotgängare och cyklister samt barn och framför allt äldre, där dödsfallen har minskat kraftigt. Vi vet samtidigt att viktiga bidrag till den ökade trafiksäkerheten de senaste åren är säkrare fordon, utbyggnaden av mötesfria landsbygdevägar samt åtgärder i tätortsmiljön.

Ett område vi måste fokusera mer är de omfattande hastighetsöverträdelserna på våra vägar. Därför fortsätter utbyggnaden av automatisk trafik kontroll, ATK. I slutet av 2008 kommer det att finnas ca 980 fasta etablerade mätplatser samt 15 mobila enheter. De nya hastighetsgränserna som regeringen beslutade om i början av året kommer också att bidra till ökad hastighetsefterlevnad genom bättre möjligheter att sätta rätt hastighet på rätt väg.

Över huvud taget behöver vi mer fokusera på en säker användning av vägarna. Det gäller såväl hastighet som nykterhet och användning av skyddsutrustning. Regeringen har nyligen lagt eller avser att lägga fram en rad förslag som stöder detta. Vi inför nu en ny obligatorisk riskutbildning i körkortsutbildningen för motorcykel och en utökad riskutbildning för B-körkort för att öka körkortstagarnas medvetenhet om riskfyllda

beteenden. Utbildningen innehåller bland annat avsnitt om körning under påverkan av alkohol, droger och trötthet, riskfylld körning och vikten av att använda bilbälte eller hjälm. En utredning arbetar för närvarande med att se över körkortsbestämmelserna. Inom den närmaste tiden kommer regeringen med förslag till åtgärder för säkrare mopedtrafik där bland annat frågor om mopedkörkort kommer att behandlas.

Det pågår också ett arbete med att se över skolans styrdokument, och i samband med detta arbete kommer frågan om att tydliggöra kunskapsområdet trafik att behandlas. Jag vill även nämna beslutet att inrätta Transportstyrelsen den 1 januari 2009. Den förväntas ge ännu bättre förutsättningar att intensivt trafiksäkerhetsarbetet genom att normgivning och tillsyn därmed kommer att bedrivas självständigt från infrastrukturförvaltaren och transportansvariga.

Regeringen arbetar vidare med att minska problemen med alkohol och droger i trafiken. Regeringen har tillsatt en utredning som ska föreslå ett system där alkohol ska vara en förutsättning för att få köra bil för dömda rattfyllerister. Sverige arbetar också för att alkohol ska bli obligatoriskt i nya bussar och lastbilar i yrkesmässig trafik inom EU. Sverige arbetar därför aktivt gentemot andra medlemsländer, EU-institutioner och inom FN för att informera om Sveriges alkoholarbete och om hur vi kan gå vidare gemensamt med att använda stödjande teknik för en nyktrare trafik. Som ett led i detta kan Sverige komma att söka godkännande för ett tillfälligt undantag från EU:s regler i syfte att påskynda en gemensam reglering för bussar och lastbilar. Sverige ska också arbeta för att ny teknik som upptäcker och varnar för om föraren är påverkad av alkohol, droger, trötthet eller sjukdom blir standard i alla nya fordon.

Mitt mål är också att alkohol successivt införs i statens och det offentliga Sveriges transporter genom upphandlingskrav vid inköp av fordon eller transporter. Regeringen arbetar på att införa krav på statliga myndigheter att införa alkohol i sina egna och upphandlade transporter. Kommuner och landsting, som i många fall ligger väl framme på detta område, är delaktiga i det arbetet. De kommer att kunna använda kraven för statliga myndigheter i sitt eget arbete för en nyktrare trafik. Vad gäller kvalitetssäkring hos företag ska främjandet av en frivillig ökning av användandet i egna fordon och i upphandlade transporter intensivieras. Ca 33 000 alkohol finns monterade i olika fordon på våra vägar.

Ytterst är det ändå avgörande att individen bakom ratten eller styret tar sitt ansvar att följa det regelverk som är uppsatt. Vi måste bli bättre på att nå ända fram till trafikanterna för att erbjuda dem de allra bästa förutsättningarna i form av kunskaper, insikter och färdigheter. Vi behöver arbeta med paket av insatser som stöder och stimulerar beteenden men som också om nödvändigt kan vara tvingande. Jag vill också påpeka att även andra aktörer, lokala och regionala, är nödvändiga för att komplettera det som staten gör för att åstadkomma en säker användning av vägarna.

Avslutningsvis vill jag nämna att den fortsatta inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet, inklusive nytt etappmål, kommer att hanteras i en kommande proposition om reviderade transportpolitiska delmål. När det gäller det fortsatta arbetet med att bygga säkra vägar kommer detta att behandlas inom ramen för besluten om de långsiktiga infrastrukturplanerna.

Anf. 57 IBRAHIM BAYLAN (s):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret.

Den gångna helgen har det varit midsommarfirande över hela Sverige. Det har på många håll varit en positiv och glad tillställning. Många har använt bilen för att åka ut till sina stugor eller på andra sätt fira midsommarhelgen med nära, kära och vänner.

Den helg som har gått har också varit en av de mest trafikintensiva under året. I de allra flesta fall har det gått alldeles utmärkt. Man har tagit sig fram och tillbaka utan några större incidenter. På sina håll har man kanske behövt vänta, men i stort har det ändå gått att ta sig fram och tillbaka.

För en del människor har tyvärr den här helgen slutat i djup tragedi – både för dem som har omkommit och för dem som nu sörjer nära och kära.

En stor bov i dramat är alkoholen. Alldeles för många människor – tyvärr en ökande andel – tar bilen när de är alkoholpåverkade. Det är naturligtvis något som vi under lång tid har försökt att motarbeta, både med hjälp av information och med hjälp av andra insatser som handlar om att öka trafiksäkerheten. Vi har varit framgångsrika. Precis som Åsa Torstensson nämnde har vi under de senaste åtta nio åren, år efter år, sett sjunkande dödstal i trafiken. Tyvärr vände talet upp förra året. Vi får hoppas att det är en enskild företeelse och att den sjunkande tendensen fortsätter.

Det finns många saker som människor råar över. Precis som Åsa Torstensson säger handlar det mycket om ett individuellt ansvar. Men det finns också saker som vi kan göra tillsammans för att ytterligare öka trafiksäkerheten. Det absolut lättaste är att komma åt det växande alkoholproblemet. I dag är det tekniskt möjligt att bygga in alkolås i bilar, att se till att det inte går att starta en bil om man som förare är alkoholpåverkad. Det har funnits ett utredningsförslag som handlar om att alkolås ska vara standard i alla nya bilar från och med 2012. På det viset kan vi försöka minimera problemen med alkoholen i trafiken.

Åsa Torstensson var snabb med att avfärda detta förslag på obligatorium. Under debatten i förrförra veckan som trafikutskottet hade om trafiksäkerhet och alkohol i kammaren ägnade trafikutskottets borgerliga ledamöter stor tid åt att försöka förklara vad Åsa Torstensson egentligen menade. Egentligen vill hon ha alkolås i bilar, men ändå inte. Nu har Åsa Torstensson chansen att redogöra för och debattera om hon är beredd att vidta några som helst åtgärder för att se till att alkolås blir standard i alla nya bilar från 2012. Om inte, varför?

Vi har nu hört alla insatser räknas upp. Men vad konkret, Åsa Torstensson, är det för insatser man tänker sig när det handlar om den fysiska infrastrukturen? Vad är det exakt du ämnar återkomma med till hösten till riksdagen när det handlar om att öka den fysiska trafiksäkerheten?

Anf. 58 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Fru talman! Trafiksäkerhet är en viktig och prioriterad fråga. Det tror jag gäller för alla. Precis som Ibrahim Baylan säger är det en tragedi för individen och för samhället i stort när någon omkommer i en trafikolycka eller skadas svårt.

Det har gjorts många insatser inom trafiksäkerhetsområdet, speciellt de senaste tio åren sedan nollvisionen kom. Det är bra. Man har fått ned olyckstalen och antalet dödade. Men vi är inte i hamn enligt de etappmål som finns, till exempel för 2007.

Det är skrämmande när man vet att över 13 000 förare är ute och åker på vägar varje dag med alkohol eller droger i kroppen. Men om vi tittar på utvecklingen ser vi att det numera finns lösningar. Det finns alkoholås. Det är jättebra att man har kommit så långt i den tekniska utvecklingen att alkoholås finns som ett instrument. Jag vill dock flagga för att installation av alkoholås i alla nya bilar inte kommer att lösa hela problemet. Det kommer att lösa en viss del, och det infrastrukturministern anförde i svaret om det arbete som pågår inom den delen är bra, bland annat inom EU.

Men vi vet att vi har en stor bilpark av äldre bilar. Vi har Europas äldsta bilpark, om jag inte missminner mig. Då har vi många bilar att tillgå för den som vill köra ändå. Det går också i dag att lura det tekniska systemet. Jag har åkt i bilar med alkoholås, och man kan be passageraren blåsa. Sedan kan man köra.

Jag vill att man lyfter upp blicken lite mer. Vi tog också upp i debatten för två veckor sedan – men Socialdemokraterna tyckte inte riktigt om det – resultaten från den undersökning som VTI har gjort. Den visar att fyra av tio olyckor är orsakade av trötthet hos föraren. Det är samma orsaksnivå som alkohol och droger.

Därför var det infrastrukturministern sade i sitt svar bra, nämligen att Sverige också ska ”arbeta för att ny teknik som upptäcker och varnar för om föraren är påverkad av alkohol, droger, trötthet eller sjukdom blir standard i alla nya fordon”. Det kom fram i debatten för två veckor sedan att det är precis det som fordonstillverkarna jobbar med – ett bättre system som inte bara tar hand om alkohol och droger utan även väger in andra faktorer. Det kommer att bli mer personligt, det vill säga man har en helt annan teknik som tittar på ögonrörelser, känner på huden, dofter med mera. Jag tycker att det är otroligt viktigt att det finns med i framtidens trafiksäkerhetsarbete, om man nu vet att det har lika stor påverkan, det vill säga: Hur många tusen förare är det som ute i trafiken i dag sitter och inte kan hålla ögonen öppna av trötthet?

Ett annat problem, som jag ser det, är just det yttersta ansvaret som vi enskilda bilförare faktiskt har, eller om vi åker motorcykel eller något annat fordon. Vi har ett ansvar att följa de regler och lagar som finns uppsatta. Där måste vi verka mycket mer. Det tog vi också upp i debatten. Den avhandling som har lagts fram vid Lunds universitet och som försvarades i samband med vår trafiksäkerhetsdebatt visar att det bland svenskarna i dag är socialt accepterat att köra för fort. Man följer alltså inte lagar och regler. Vi vet att om folk höll hastigheten skulle vi kanske kunna spara 100 eller upp till 150 liv per år.

Anf. 59 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Låt mig ändå säga, Ibrahim Baylan, att jag tror att vi är överens om att varje olycka är en olycka för mycket. Det är det vi har för ögonen när vi intensifierar trafiksäkerhetsarbetet. Det är det vi har för ögonen när vi i detta sammanhang föreslår lagstiftning och vidtar åtgärder inom infrastrukturen. Det är därför vi redan i dag har vidtagit ett antal

åtgärder, i syfte att ytterligare förbättra trafiksäkerheten och nå den enskilde föraren, den enskilde trafikanten.

Det är oerhört tragiskt att vi ser ett ökande antal dödsolyckor. Men det visar vikten av att trafiksäkerhetsarbetet är ett ständigt pågående arbete. Det kommer nya generationer, nya attityder, och därmed kan vi aldrig slå oss till ro utan måste ständigt se över och ta oss an uppdraget att med forskning och analyser skapa bättre förutsättningar för att minska olyckorna.

När det gäller diskussionen om alkohol, som vi har haft vid några tillfällen, vet Ibrahim Baylan att det krävs ett undantag i EU för att vi ska kunna gå vidare med ett sådant mål. Det är i dag inte realistiskt att tro att vi ska få gehör för ett sådant i EU.

Däremot pågår det – jag har tagit initiativ till det – oerhört tydliga bilaterala samtal med länder och riktade samtal för att gå vidare med alkohol så att det kan bli obligatoriskt i nya bussar och lastbilar i yrkesmässig trafik.

Vi går också vidare med att sprida kunskap om den utredning där vi har som mål att återkomma till riksdagen med en lagstiftning vad gäller obligatoriskt alkohol för dem som är dömda för rattfylleri.

Det tredje är att teknikutvecklingen går i den riktningen att alkoholen blir säkrare, att de inte går att manipulera, att de blir mer tillgängliga, att det blir naturligt att ha dem och att de har väldigt hög standard och tillförlitlighet i ordinarie fordon. Det arbetet pågår i allra högsta grad.

Jag tror att det är viktigt att se att vi måste vidta åtgärder mot problemen med alkohol innan det uppstår en situation där det blir aktuellt med bil eller bilkörning. Det krävs naturligtvis åtgärder i de sociala verksamheterna för att ständigt hjälpa människor att komma ur alkoholberoende. Det är ett komplement som måste finnas när man väl är involverad i detta och blivit dömd på grund av alkohol i trafiken.

Den fysiska planeringen och infrastrukturen är en del av det svar som jag gav på den förra interpellationen. Det behövs naturligtvis investeringar i väginfrastruktur. Vi må ha diskuterat järnvägsinfrastrukturen, men väginfrastrukturen behöver investeringar för att man ska kunna bygga bort olycksdrabbade avsnitt. Från många delar av landet uppvaktar man om detta med anledning av att det finns oerhört olycksdrabbade vägavsnitt som inte har åtgärdats.

Anf. 60 IBRAHIM BAYLAN (s):

Fru talman! Det är inte realistiskt, säger infrastrukturministern, att införa alkohol i alla nya bilar. Nej, det blir definitivt inte realistiskt om man ingenting gör för att det ska bli realistiskt, om man nöjer sig med att säga att det är för svårt eller om man, som vissa av de borgerliga ledamöterna, framför att det finns så många andra bekymmer. Folk kan ju vara trötta när de kör. Jag skulle tro att alkohol och trötthet hänger ganska tätt samman. Eller en passagerare kan blåsa i alkoholset, och då blir det verkningslöst. Ja, det är möjligt att det kommer att ske, men om det finns en nykter person i bilen kanske den personen agerar för att den onyktre inte ska köra bilen.

Jag tror att det i alla fall skulle starta en diskussion om det fanns en kontrollstation. Det skulle åtminstone hjälpa till att reducera antalet alko-

holrelaterade olyckor, inte minst dödsfallen. Det handlar inte bara om dödsfall, utan det sker många andra olyckor där alkoholen är inblandad.

Regeringen säger att man inte ämnar göra särskilt mycket, såvida inte någon först begår ett brott, det vill säga alkoholpåverkad kör ihjäl någon eller orsakar en annan olycka som kanske är allvarlig men inte har dödlig utgång. Då först kan man tänka sig att agera för att den personens bil ska ha ett alkoholås om han över huvud taget ska få behålla körkortet.

Men vi kan väl för guds skull agera när vi har tekniken! För detta ändamål, alkoholrelaterad bilkörning, finns ju teknik framtagen. Det finns möjlighet att införa detta som standard om man bara är beredd att jobba för det från regeringens sida. Men icke.

I stället säger man att trötthet och sjukdomar kommer vi inte åt på det viset. Nej, det är sant. Det finns mycket som vi inte kommer åt genom alkoholås, men vi kommer åt alkoholen, som är ett växande problem i trafiken.

Här finns det ett färdigt förslag. Det finns möjligheter för regeringen att agera gentemot EU. Men budskapet från statsrådet Torstensson är att man inte tänker göra någonting åt det hållet.

Jag tycker att det är tråkigt. Jag är dock inte särskilt förvånad. Det går i linje med den politik som den här regeringen verkar föra när det gäller infrastruktur och inte minst trafiksäkerhet. Vi väntar och ser tills det finns en färdig lösning på alla problem – då kanske vi går vidare. Det är synd, tycker jag.

När det gäller den fysiska trafiken och vägarna, Åsa Torstensson, har du tidigare framfört att vi skulle vara emot vägbyggen. Det är inte så – tvärtom. Sverige är ett avlångt och glesbefolkat land, ett land som i dag är beroende av bil och vägar och som i morgon kommer att vara beroende av bil och vägar. Vi behöver både–och. Vad jag pratar om är var tyngdpunkten ska ligga.

Jag kan till skillnad från Åsa Torstensson lämna ett väldigt konkret besked när det handlar om vår framtida infrastrukturpolitik. Vi kommer att satsa på både järnvägar och vägar, men vår tyngdpunkt kommer att ligga på den spårbundna trafiken. Det beskedet kan jag lätt lämna. Kan Åsa Torstensson lämna ett lika klart besked? Hittills har hon inte kunnat göra det, och jag tycker att det är tråkigt.

Det här är det sista inlägget jag kommer att göra i dag. Visserligen har jag redan på trafikutskottets vägnar önskat Åsa Torstensson en trevlig sommar, men jag kan passa på att göra det igen eftersom det här är den sista debatten vi har för detta riksdagsår.

Anf. 61 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Fru talman! Som redan har sagts i alkoholåsfrågan krävs det undantag i EU, och oavsett hur man jobbar kommer det att ta tid att få till en lagstiftning inom det området. Jag tycker att det är väldigt viktigt att man inte bara förlitar sig just på lagstiftning när det gäller trafiksäkerhetsarbetet utan att man ser på alla andra möjligheter som finns, som fysiska åtgärder.

Något som jag tycker kanske underskattas, inte minst av oppositionen, är frivilliga insatser. Vi kan titta på den utveckling som har skett inom fordonsindustrin när det gäller att utveckla mer trafiksäkra fordon. Det har till stor del skett via frivilliga insatser. Vi har ett bra exempel,

och det är krockkuddar, som väl i dag är i princip standard i alla nya bilar.

Det finns andra incitament. Man måste inte jaga en ny lagstiftning för att få in ny teknik och nya värden.

Som jag anförde tidigare måste respekten för andra i trafikmiljön öka, framför allt hos den som framför ett fordon. Man har inte bara rättigheter när man är i trafiken. Man har faktiskt skyldigheter. Man ska följa lagar och regler. Man ska hålla hastigheten, och man ska inte köra med alkohol och droger i kroppen. Man ska också veta att om man är trött ska man inte sätta sig bakom ratten, för man utgör en risk inte bara för sig själv utan även för andra.

Därför tycker jag att det var väldigt glädjande att få vara med här i riksdagen och ta beslut om den nya propositionen, där man lade fram den nya riskutbildningen. Det är inte bara för dem som ska ta körkort för en vanlig personbil utan även för motorcyklister.

Där finns det väldigt mycket att jobba på. Jag tycker att det är ett stort krafttag att komma åt just det här, inte bara när det gäller alkohol och droger utan även att lyfta upp de andra frågorna som jag tog upp i mitt förra anförande. För det är först då vi kommer att komma åt trafiksäkerheten, om vi tar ett helhetsgrepp.

Anf. 62 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Vi får väl se om jag använder övertoner även i den här debatten.

Låt mig säga att just denna fråga är något som vi gemensamt brukar vara vansinnigt stolta över, inte minst i Europa, och vi brukar vara stolta över den här i Sverige. Det finns praktiskt taget en politisk enighet om de här frågorna, och så har det traditionellt varit. Det är många av den här kammarens ledamöter, många kolleger runt om i landet från alla partier, som inte sällan har börjat sin bana med att arbeta med just trafiksäkerhet, inte sällan kring barnens skolgång.

Det är tragiskt att vi ser att man har taggat ned från denna höga ambition som har funnits länge med olika färger på regeringar i Sveriges riksdag. Det började, vill jag påstå, för ett antal år sedan när man fick den automatiska trafikkontrollen. Många borgerliga politiker var kraftigt emot det. Jag tycker att det är positivt att man fortsätter utbyggnaden, men jag vill påminna om att det var väldigt mycket diskussioner från väldigt många borgerliga politiker.

Jag tycker också att det är en lite tam beskrivning när man säger att det ger ännu bättre förutsättningar att intensifiera trafiksäkerhetsarbetet att man inrättar Transportstyrelsen. Jag är ledsen, fru talman, men jag tror inte att man bara för att man får en ny myndighet automatiskt får ett bättre arbete, ett sammanhållet arbete med just trafiksäkerheten.

Men det som är allra mest tragiskt och allra mest beklämmande är att man har backat så väldigt långt tillbaka när det gäller alkoholåsen. Där var vi unika. Vi kunde skryta. Vi kunde gå in på möten runt om i världen och berätta hur långt vi hade kommit, och det fanns en relativt stor enighet. Jag tror att det var Moderaterna som avvek på den punkten. Men vi i de andra partierna var eniga. Det var viktigt att införa alkoholås i alla personbilar så fort som möjligt.

Det är sant som har sagts här i debatten att man alltid kan fuska. Man kan fuska i alla system, skulle jag vilja säga. Men det visar ändå tydligt att det här är viktiga frågor. Det går att strunta i att använda bilbältet också. Ändå vet vi att de allra flesta använder bilbälte, i varje fall vid landsvägskörning.

Det är ändå den här tragiken som jag ser från den här regeringen. Inte ökar dödsiffrorna i trafiken med så fantastiskt höga tal, men de ökar. Det är det som är allvarligt.

Regeringen har stigit av den trappa som vi har gått uppför steg för steg. För varje litet steg vi har kämpat har vi också fått erkännanden runt om i världen. Åsa Torstensson kommer om hon får fortsätta sin politik att vara tvungen att säga att andra länder har gått om oss. Det är det som är tragiskt. Vi har varit fantastiskt bra på det här, men det vill tydligen inte den här regeringen vara i framtiden.

Därför är min fråga till Åsa Torstensson varför hon inte har för avsikt att lägga fram en proposition vad gäller alkolås i alla nya bilar från 2012. När det gäller tekniken och allt annat som man har kritiserat kommer det väl hinna att utvecklas mycket fram till 2012.

Anf. 63 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Det är helt avgörande att var och en av oss inser att vi ständigt måste jobba med trafiksäkerhet av den anledningen att det är ständigt nya generationer, ständigt nya attityder, ständigt nya trafikanter ute på våra vägar. Det gör att vi har ett återkommande arbete.

Det är oerhört tragiskt att vi hade ett ökat antal döda förra året. Det hjälper inte om det är några få. Det är alldeles för många redan som det är, även om vi kan se motsvarande öknings i andra EU-länder just under 2007.

Interpellanten Ibrahim Baylan har lämnat debatten, men om han hade varit kvar hade han fått erkänna att Socialdemokraterna har fortsatt att med en symbolik säga att man ska införa alkolås eller, som Börje Vestlund säger, åkt runt och skrutit om obligatoriska alkolås. Men det hjälper ju inte. Det hjälper inte att åka runt och skryta om alkolås. Det handlar om handling, och det har inte den socialdemokratiska regeringen klarat av.

Det hjälper inte att skicka brev till Bryssel. Det gäller att konkret arbeta med ett underlag som innebär att man får gehör och får detta undantag. Lura inte väljarna, lura inte lyssnarna, lura inte dem som är seriösa när det handlar om att arbeta med alkohol! Det finns inga lätta lösningar.

Det är därför jag har valt att gå vidare med alkolås som ett obligatorium för dömda för alkohol i trafiken. Jag förväntar mig att jag efter utredningen kan gå vidare med ett förslag till riksdagen med de här oerhört viktiga åtgärderna. Det är därför jag arbetar med bilaterala överenskommelser med länder för att gå vidare med obligatoriska alkolås inom yrkestrafiken. Det är så man arbetar: Steg för steg vidtar man konkreta åtgärder. Man åker inte bara omkring och skryter om vad man har skrivit ned på papper.

Därtill går vi vidare med ett flertal åtgärder för att minska antalet dödsolyckor och olyckor i trafiken. Det handlar om fortsatta mötesfria vägar, åtgärder i tätorterna – det är många av olyckorna det senaste året som har skett med oskyddade trafikanter i tätortsmiljö – och hastighetsö-

verträdelseerna. Det handlar om att fortsätta utveckla automatisk trafikkontroll. Vi fokuserar på obligatoriska riskutbildningar som sätter den enskilda individens attityd i centrum så att var och en tar ett ökat ansvar. Vi går vidare med säkrare mopedtrafik.

Och, naturligtvis, om Transportstyrelsen och inspektionen är mer självständig från infrastrukturförvaltaren och transportansvariga i övrigt har det betydelse när vi skapar bättre förutsättningar för infrastrukturutvecklingen.

Vi går mot en sommar. Det är mycket trafik. Det är mycket personer i rörelse. Inför sommaren tror jag att Börje Vestlund och jag mitt i detta önskar varandra trevlig sommar.

Jag måste avsluta med: Använd bilbälte! Kör nykter! Och använd rätt hastighet till rätt väg!

Anf. 64 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Jag ska för att inte uppehålla kammarens tid också säga att jag håller med infrastrukturministern om det sista.

Det andra hon säger och ägnar hela sitt anförande är inte sant. Det är det som är det värsta. Jag vill påstå att Mats Odell, Ines Uusman, Björn Rosengren och Ulrica Messing alla har flyttat fram positionerna, inte minst när det gäller den korta tid vi har haft alkoholåset. Men det gör inte Åsa Torstensson. Det är det som är allvarligt. Det är det som bryter traditionen över ett antal infrastruktur- och transportministrar som i Sverige har verkligen visat framfötterna på det här området.

Visst kan man väl skryta. Jag kanske använde fel uttryck, men man hade i alla fall haft en ganska god förutsättning att från 2006–2012 få det undantag som man var tvungen att ha i EU. Det kunde ha funnits väldigt bra förutsättningar för det. Utredningen lades dock ganska nära intill förra riksdagsvalet, och då är det ganska omöjligt att börja den praktiska hanteringen inom Regeringskansliet med detta innan. Det är inte minst Åsa Torstensson medveten om.

När det gäller obligatoriet för rattfyllerister var detta det första steget i det som fanns i den dåvarande Alkoholåsetutredningen. Det har alltså redan funnits med, så stå inte här, Åsa Torstensson, och låt som att det här är någonting som du har hittat på, för det är inte sant.

Jag tycker visst att vi kan vara stolta över att vi har kommit väldigt långt, men nu är det dags att tagga upp sig i trafiksäkerhetsdebatten för att vi fortsatt ska vara ett av de ledande länderna i Europa, vilket vi har varit i många, många år. Det handlar inte bara om den här ministern utan om ett antal transportministrar före dem jag nämnde tidigare.

Jag får också önska Åsa Torstensson en god sommar!

Anf. 65 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Börje Vestlund, som får träda in i stället för Ibrahim Baylan som har lämnat interpellationsdebatten: Det är naturligtvis så att den goda avsikten att införa obligatoriska alkoholåset inte hjälper om man inte därtill får gehör i ett EU-sammanhang, och det har den socialdemokratiska regeringen tidigare inte fått.

Jag har naturligtvis haft samtal med de övriga länderna i syfte att undan för undan skapa förutsättningar för en gemensam syn på alkohol i trafiken och för en gemensam syn på att flytta fram positionerna för att

minimera olyckorna som är relaterade till alkohol. Det är därför jag nu går vidare med mycket tydliga bilaterala samtal med länder för att få gehör och bli uppbackad i syfte att vi ska bli fler länder som vill införa obligatoriska alkoholåldersgränser vad gäller yrkestrafiken.

Den utredning som ska redovisa ett underlag för en ny lagstiftning för obligatoriskt alkoholåldersgränser ska återkomma senast den 1 oktober 2008. Då förväntar jag mig att vi också kan gå vidare med en lagstiftning kopplad till detta. Den lagstiftningen eller den utredningen är naturligtvis en fortsättning på de försök vi har haft runt omkring i landet med ett obligatorium av alkoholåldersgränser för dem som är rattfylleridömda, allt i syfte att åtgärda alkoholberoende som sådant och ge den hjälp som vederbörlig behöver men också för att skapa bättre förutsättningar för en tryggare trafiksäkerhet med färre döda i det här landet.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på interpellation 2007/08:785 om samhällsekonomisk prövning av nya flygplatser

Anf. 66 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Helena Leander har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att ny-, om- och utbyggnader av flygplatser prövas ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, nu och framöver.

Först vill jag betona att jag ur ett rent nationellt perspektiv för närvarande inte kan se något behov av fler nya flygplatser i Sverige.

Som Helena Leander mycket riktigt påpekar ska det enligt gällande lagstiftning vid ny-, om- eller utbyggnad av en flygplats ske en trafikpolitisk prövning som omfattar investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen. Härutöver ska även annan prövning ske, bland annat ur miljö- och flygsäkerhetssynpunkt.

1999 års lufrättsutredning, som har haft ett uppdrag att göra en översyn av luftfartslagen, har emellertid föreslagit att den samhällsekonomiska prövningen enligt 6 kap. 5 § luftfartslagen tas bort. Skälen härtill var huvudsakligen att nya flygplatser med en banlängd av minst 2 100 meter var underkastade en obligatorisk tillåtighetsprövning av regeringen enligt miljöbalken. Även i dag krävs särskilt tillstånd enligt miljöbalken om banlängden överstiger 1 200 meter.

Den prövning som enligt utredningen fortsatt ska ske omfattar flygplatsens lämplighet från allmän synpunkt varvid särskild hänsyn ska tas till flygsäkerheten, relationen till övrig luftfart och andra transportslag, totalförsvaret samt särskilda störningar. Detaljplan och områdesbestämmelser ska följas.

I 2007 års supplement till utredningen kvarstår förslaget om att ta bort den samhällsekonomiska prövningen enligt 6 kap. 5 § luftfartslagen. Remissbehandlingen av utredningen har just avslutats, och för närvarande pågår inom regeringskansliet ett arbete med en lagrådsremiss, varefter regeringen kommer att lägga en proposition till riksdagen. Vad denna proposition kommer att innehålla är för tidigt att säga.

För att mera direkt försöka svara på Helena Leanders fråga kan jag bara säga att det i dag finns ett krav på en samhällsekonomisk prövning

av nya flygplatser. När det gäller framtiden vet vi vad utredningen har föreslagit, men regeringen har ännu inte tagit ställning till utredningens förslag. Regeringen kommer alltså att återkomma till riksdagen i denna fråga.

Anf. 67 HELENA LEANDER (mp):

Fru talman! Tack, ministern för svaret! Ofta blir det sådana här svar som egentligen går ut på att frågan är under beredning. Det finns inte så mycket att komma med. Men jag får väl ha förståelse för det. Vore jag minister skulle jag kanske inte heller vilja låsa upp mig. Nu är jag ju inte det, så jag kan faktiskt säga vad jag tycker redan nu.

Jag tycker att det är rimligt att ha någon form av samhällsekonomisk prövning i bred bemärkelse, kanske inte nödvändigtvis i nuvarande form, men i någon form. Egentligen är jag vän av en i grunden fri marknadsekonomi där det inte är ministrar eller andra politiker som prövar vad som är en bra affärsidé eller inte, utan det får avgöras på marknaden.

Infrastruktur är onekligen ändå en speciell fråga som gör ett väldigt bestående och påtagligt intryck på vårt samhälle, och där har samhället också tagit på sig ett visst ansvar. Man får inte bygga en väg hur som helst och sedan se att det kanske inte var så lönsamt eller smart, utan vi har en stark prövning där, vilket är bra.

I första hand är miljöprövning jätteviktig när det gäller ny infrastruktur, oavsett om det handlar om flygplatser, vägar eller något annat. Men det är kanske inte i första hand så att man konstaterar att flyg ju är det mest klimatskadliga transportslaget, möjligtvis undantaget snabbfärjor, och därför ska vi inte ha några flygplatser. Det är inte så det funkar, utan man tittar mer på lokalisering, utformning och sådana saker.

Givet detta tycker jag att det är rimligt att man också har någon form av samhällsekonomisk bedömning. Vi ser att vi har en överetablering av flygplatser, i alla fall om man ser hur mycket subventioner som går till olika flygplatser. Detta tyder på att det kanske inte är en jättestark lönsamhet. Ur det perspektivet tycks det inte jättesmart att investera ytterligare i en klimatskadlig och inte ens lönsam infrastruktur. Av den anledningen kan det vara smart att se över den frågan när nya flygplatser byggs.

I Lufträttsutredningen föreslog man att den prövning som finns i dag skulle tas bort eftersom det redan finns en tillåtighetsprövning enligt miljöbalken. Denna obligatoriska prövning finns dock inte kvar i dag. Det har man ändrat på. Ändå föreslår man fortfarande i supplementet att man ska ta bort den samhällsekonomiska prövningen och hänvisar till att den inte har fått så stor praktisk betydelse.

Det är detta jag skulle vilja fråga ministern om. Varför har den prövning som finns inte fått någon stor praktisk betydelse? Har man inte brytt sig om att göra prövningen? Har man inte tillmätt den någon betydelse, eller har man kommit fram till att alla flygplatser som har byggts sedan dess har varit samhällsekonomiskt lönsamma? Hur hänger det ihop?

Anf. 68 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag ska till interpellanten Helena Leander upprepa det jag sade inledningsvis, nämligen att utifrån ett nationellt perspektiv ser jag inte att det finns något behov av att bygga fler flygplatser i Sverige. När kommuner och regioner av affärsmässiga skäl vill investera i flygplatser är det ju en självständig bedömning man gör utifrån ett kommunalt och regionalt perspektiv.

Även om man gör en sådan bedömning att man vill göra den typen av investeringar måste ett sådant här projekt naturligtvis prövas mycket tydligt enligt gällande lagstiftning. Här har naturligtvis en obligatorisk tillåtelseprövning enligt miljöbalken en avgjord tyngd. På det sättet är prövningen redan med den lagstiftningen oerhört omfattande, och jag behöver inte gå in på vad eventuella förändringar i propositionen kommer att leda till.

Anf. 69 HELENA LEANDER (mp):

Fru talman! Just den obligatoriska tillåtelseprövningen enligt miljöbalken finns ju inte kvar. Det har man ändrat. Däremot finns det fortfarande ett tillståndsförfarande, men då tittar man inte på den samhällsekonomiska biten. Och jag tror att det skulle vara värdefullt.

Bara för att ta ett exempel från min egen hemregion Uppsala kan jag säga att det finns planer på att bygga en civil flygplats strax utanför Uppsala, trots att regionen är minst sagt välförsedd med flygplatser. Det tar 20 minuter till Arlanda. Dessutom finns Västerås och Skavsta för dem som hellre vill åka lågprisflyg. Bromma finns också. Det är ju inte så att det finns ett skriande behov av lågprisflygplatser, kan man utifrån ett lekmanperspektiv tycka. Nog skulle det kunna vara intressant att få en samhällsekonomisk prövning av ett sådant projekt.

Om man nu skulle ta bort bestämmelsen om samhällsekonomisk prövning skulle man inte alls titta på den aspekten, och det tror jag skulle vara olyckligt.

Anf. 70 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Vad gäller den samhällsekonomiska prövningen, som Helena Leander efterfrågar, är det ju det underlaget som vi har att arbeta med i regeringen nu och som vi återkommer med i propositionen. Det konkreta svaret på hur just den paragrafen eller det kapitlet om den samhällsekonomiska prövningen kommer att se ut framför allt framöver återkommer vi utifrån en lagrådsremiss med i propositionen som jag förbereder för riksdagens räkning.

Anf. 71 HELENA LEANDER (mp):

Fru talman! Det blir kanske inte mycket mer svar än så här. Det får jag väl förstå när frågan är under beredning.

Jag får i alla fall tacka för beskedet att ministern inte ur ett nationellt perspektiv ser något behov av nya flygplatser i Sverige och passa på att önska en glad sommar och kanske en skön tågsemester.

Anf. 72 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Diskussionen om flygplatser och det kommunala och regionala intresset och engagemanget för att hitta bra lokala flygplatser tror jag kommer att fortsätta. Jag tror också att det är en väldigt viktig del av ett kommunalt arbete att se till att vi har en demokratisk process och en demokratisk delaktighet i de egna prioriteringarna.

Utifrån ett nationellt perspektiv kan jag dock inte se att det i dag finns behov av fler flygplatser. Icke desto mindre återkommer vi till riksdagen med den lagstiftning som är berörd i det här sammanhanget och som interpellanten ställde frågan om.

Tack för interpellationen och trevlig sommar!

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på interpellation 2007/08:729 om börsintroduktion av Posten

Anf. 73 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Tomas Eneroth har frågat mig huruvida det är min avsikt att Posten bör börsintroduceras. Han har vidare frågat mig huruvida jag har gjort några beräkningar av om det är förenat med någon kostnad för svenska staten att avstå från en börsintroduktion.

Låt mig först ge en kort bakgrund till ärendet.

Mot bakgrund av utvecklingen på postmarknaden har regeringen gjort bedömningen att det föreslagna samgåendet mellan Posten och Post Danmark är en bra affär för Posten och för Sverige. Samgåendet erbjuder en väsentlig möjlighet att genom ökade volymer och finansiella resurser värna den samhällsomfattande posttjänsten på lång sikt. Dessutom skapar samgåendet värde genom positiv inverkan på framtida tillväxt och lönsamhet för Posten.

Regeringen har lämnat en proposition till riksdagen med förslag att riksdagen godkänner ett samgående mellan bolagen och bemyndigar regeringen att minska statens ägarandel i det sammanslagna bolaget. Riksdagen beslutade den 17 juni i enlighet med propositionen.

Avsiktsförklaringen som tecknats mellan svenska staten och huvudägarna till Post Danmark innehåller en möjlighet till en börsnotering på tre till fem års sikt. Svenska staten är dock inte förpliktad att sälja aktier i en sådan börsnotering. För närvarande pågår arbetet med att slutföra affären; däri ingår en konkurrensprövning av EG-kommissionen.

För närvarande fokuserar regeringen på att genomföra samgåendet och se till att det nya bolaget får en bra start. Regeringen har att ta ställning till frågan om en börsintroduktion om och när detta eventuellt blir aktuellt. Ordalydelsen i propositionen, ”att en börsnotering *kan* påkallas”, syftar på att ingen part har tagit ställning.

Eftersom regeringen inte tagit ställning till om Posten bör introduceras på börsen eller inte har jag ännu inte haft anledning att göra några beräkningar av kostnaderna för att avstå en sådan introducering. Jag kan endast i allmänna ordalag konstatera att ett företags lönsamhet – och därmed dess värde – inte påverkas negativt av en börsnotering. Däremot kan en framtida notering innebära en fördel genom att tillgången till en

Då Tomas Eneroth, som framställt interpellationen, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet medgav andre vice talmannen att Börje Vestlund i stället fick delta i överläggningen.

*Svar på
interpellationer*

Anf. 74 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Jag ber att få tacka näringsministern för svaret. Jag får lov att säga att det är minst sagt klagörande men vill även ställa en del frågor som jag hoppas att kammaren kan få svar på.

Fru talman! Jag vill inledningsvis för kammaren anföra att vi socialdemokrater är positiva till samgåendet mellan den svenska och den danska Posten. Vi hade som arbetshypotes att det mer eller mindre skulle vara ett enigt näringsutskott som baxade detta ärende igenom kammaren.

Nu blev det inte så, för när vi fick alla detaljer på bordet var det inte en sammanslagning av den svenska och den danska Posten som avsågs utan en ren privatisering av Posten AB. Såvitt jag vet var detta inget den nuvarande högerregeringen begärde mandat för i valrörelsen, sannolikt för att man helt klart inte skulle få ett sådant mandat av väljarna.

Varför är det då en privatisering? För det första ägs delar av den danska Posten av riskkapitalbolaget CVC. För det andra ska personalen i det nya bolaget kunna förvärva 3 procent av bolagets aktier. För det tredje ska det nya bolaget inom tre till fem år bli tvunget att börsintroducera. Som vanligt när denna regering säljer bolag har man inte gjort en grundlig analys, vilket man borde ha gjort.

Fru talman! I propositionen står angivet att svenska staten har möjlighet att välja om man vill delta i ägarberedning via börsintroduktion. Då är det väl rimligt att näringsministern redovisar vilken uppfattning hon har, om den svenska staten kommer att välja att delta eller inte. Näringsministern har ju mörkat en gång att hon ville privatisera Posten. Men vad vill man om tre till fem år? Ska vi då kunna köpa postaktier på börsen? Det är rimligt att svenska folket får ett svar på denna fråga, fru talman.

Men om man inte är intresserad av att kränga Posten på börsen, vad händer då? Detta har inte heller näringsministern gett något svar på. Vilka kostnader skulle det innebära för den svenska staten?

Svaret var, som sagt, klagörande när det gäller att en framtida notering innebär en fördel genom att tillgång till en marknadsvärdering av Posten underlättar kapitalanskaffning vid en eventuell framtida expansion. Jag tolkar detta svar som att regeringen är intresserad av att kunna börsintroducera Posten inom fem år.

Fru talman! Jag är ganska säker på att svenska folket är emot en ytterligare privatisering av Posten. Det är därför allvarligt att inte näringsministern lyssnar till vad svenska folket har att säga.

Anf. 75 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Jag tycker att det är anmärkningsvärt att interpellanten Tomas Eneroth inte är här och tar emot svaret. Det visar kanske med vilket engagemang Socialdemokraterna går in i den här frågan.

Däremot är naturligtvis Börje Vestlund välkommen att diskutera den här frågan som han är engagerad i.

Jag börjar med samgåendet mellan Post Danmark och Posten och det underlag som fanns för riksdagen. Jag trodde i alla fall, och jag tror fortfarande, att socialdemokratiska ledamöter är förmögna att läsa innantill, för allt det som behövdes för att fatta beslut fanns ju i vår proposition.

I underlaget fanns information om att CVC äger en del. I det fanns också information som handlade om personalägandet och en formulering som innebär att en börsnotering kan påkallas. Allt detta har riksdagen haft möjlighet att ta ställning till.

När vi kom överens om den här affären handlade det om att säkra svensk postservice. Kunderna i Sverige ställer mycket högre krav på möjligheten att leverera både post och paket ut till kund men också från kund och ut i världen.

Det underlag som Postens styrelse gav till oss visade den konkurrens-situation som man befann sig i. Facket på Posten var mycket angeläget om samgåendet därför att man såg de konkurrenter som kom från norska Posten i form av City Mail, brittiska Posten, tyska Posten och andra postföretag. Det är svårt att freda sig om man inte ser till att förbättra konkurrensvillkoren för svenska Posten.

Vi vet också att svenska kunder har stora krav på att kunna beställa varor från hela världen. Det ser helt annorlunda ut i dag än vad det gjorde för ett antal år sedan. Då var det bästa sättet för samgående att gå samman med en nordisk kollega. Vi har förtroende för varandra, det finns ett gammalt nordiskt samarbete och därför är danska Posten bra som part.

Sedan hade danska Posten den ordningen att CVC och postens anställda i Danmark hade ett delägarskap. Och jag måste säga att jag tycker att delägarskap för de anställda på det här sättet också är någonting bra. Om man frågar hur de på den danska Posten har upplevt samarbetet med CVC säger de själva att det har fungerat alldeles utmärkt.

Egentligen tror jag att Socialdemokraterna är rädda för förändring och inte vill diskutera den här frågan i sak. Jag tror att också ni inser att om vi ska klara svensk postförsörjning framöver, att post och paket delas ut i hela landet, måste vi ha en förbättrad konkurrenssituation.

En eventuell börsintroduktion i nästa steg ligger långt fram i tiden. Det vi fokuserar på nu är att samgåendet ska fungera väl och att svenska kunder ska kunna känna sig nöjda med det här samarbetet.

Anf. 76 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Även om Maud Olofsson hade vetat vad jag skulle säga, hade det kanske varit bra att lyssna på vad jag sade. Jag sade att Socialdemokraterna är initialt positiva till en sammanslagning av den svenska och den danska Posten just av de skäl som Maud Olofsson anförde.

Det är positivt därför att vi ser hur situationen är. Vi ser också att det finns en viss rädsla för att det blir två, tre eller kanske fyra enormt stora postkoncerner i hela Europa. Därför är det viktigt att man slår ihop de små, nationella postföretagen så att de kan konkurrera med giganterna i Tyskland, England, Frankrike och kanske Spanien. Det ser vi bara positivt på. Därför hade vi heller inte särskilt många frågor till Ola Alterå när han besökte oss den 1 april, om jag inte minns fel. Vi var positiva den eftermiddagen. Problemet var att vi sedan fick veta hela sanningen om privatiseringen.

Vi är precis som facket positiva till själva sammanslagningen. Men vi är precis som facket emot detta med börsintroduktionen, och det är det som den här interpellationen handlar om.

Vår fråga var: Vad kommer det att kosta om man inte är med och börsintroducerar, om nu CVC av någon anledning vill dra sig ur eller om man av någon annan anledning kommer att hävda just detta med börsintroduktionen? Det är det som den här interpellationen handlar om. Den handlar inte om ifall Socialdemokraterna är positiva eller inte till sammanslagningen. Det står redan i interpellationen att vi är positiva till just denna.

Vad vi är tveksamma till är att det sker just på en sådan marknad där det egentligen inte finns någon privat del i dag – det är möjligt att det kommer att finnas i morgon. Men det är ju nationella postföretag som äger praktiskt taget all postverksamhet, i alla fall i hela Europa. Hur det ser ut i övriga världen kan jag tyvärr inte säga. Men i hela Europa är det nationella postföretag, statliga sådana, som äger i princip all postverksamhet. Sverige skulle vara det första land som fick någon form av privatisering av Posten. Det oroar oss just av den anledningen att vi inte vet vad som händer i nästa steg, när man har börsintroducerat. Vem är det som kommer att köpa aktierna i den sammanslagna svenska Posten? Är det den tyska Posten, är det den brittiska Posten? Jag tror inte att så väldigt många andra kommer att vara intresserade av detta, utan det kommer att bli strategiska uppköp, vilket innebär att det blir de stora jättarna som bakifrån kommer att köpa aktierna.

Detta vill inte Maud Olofsson se. Jag tycker att det är allvarligt att vi har en näringsminister som är beredd att sälja ut och att göra det till en annan stat, i synnerhet när regeringen säger att de vill bredda ägandet i de statliga företagen. Men att sälja till andra stater tycker Maud Olofsson är helt okej. Det tycker jag är allvarligt.

Anf. 77 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Jag lyssnar visst till vad Börje Vestlund säger. Börje Vestlund sade att det inte fanns tillräckligt med information. Men det stod ju i propositionen att det fanns ett deläggande i den danska Posten av CVC och av personalen. Det är bara att läsa innantill så får man reda på att det redan i den här affären finns ett privat deläggande.

Det är viktigt att veta, och det tog vi reda på ordentligt, hur samarbetet mellan danska Posten och CVC har fungerat, för det var en viktig ingrediens i våra diskussioner med danska Posten. Deras bild av samarbetet med CVC var väldigt positiv. De tyckte att de hade fått in ny energi och kraft i danska Posten för en effektivare verksamhet.

Sedan ska jag säga att svenska Posten står sig väl i konkurrensen med övriga postväsenden. Annars hade vi inte varit i den situation som vi är i, med tanke på att vi har konkurrens från andra nationellt ägda postföretag som konkurrerar på vår marknad.

Om vi fortsatt ska klara postförsörjningen kan vi inte bara utan att göra någonting åse att andra kommer in och konkurrerar på vår marknad. Då var vårt val att titta på vårt närområde, och då föll det sig naturligt att öka samarbetet just med danska Posten som hade uttryckt ett intresse för detta. Det ger oss möjligheter att komma ut på kontinenten. Vi får också en bra sammanslagning mellan två postväsenden som kan fungera väl

tillsammans. I den affären ligger just ett deläggande av CVC och personalen, vilket vi tycker är bra.

Vi ska komma ihåg att det kommer en avreglering på den europeiska postmarknaden. Då ligger Sverige bra till därför att vi tidigt avreglerade postmarknaden. Om vi är starka själva, har gjort de rationaliseringar som behövs i svenska Posten och kan samarbeta med danska Posten på det här sättet, då ökar våra möjligheter att vara en stark partner också längre fram.

Den svenska regeringen har inte tagit ställning till en börsintroduktion, utan det finns som en del i hela paketet. Jag tror att vi i framtiden kommer att se en ökad konkurrensförmåga från Postens sida. Jag tror att vi kommer att se att svenska kunder kommer att vara mycket mer nöjda, därför att de kommer att få brev och paket både hemlevererade och levererade ut i världen på ett helt annat sätt framöver än i dag.

Jag har inte ens tagit ställning till, om den här situationen skulle uppstå, om vi ska sälja eller inte. Det som är poängen med det här avtalet är att varje part har möjlighet att påverka ett eventuellt nästa steg, och vi har säkrat det genom ägandet.

Om Börje Vestlund står här och är rädd för spöken må han vara det. Men det vi har säkrat är att det finns möjlighet för den svenska regeringen och de svenska ägarna att säga nej till en eventuell börsintroduktion i ett nästa steg. Jag nöjer mig så här långt mycket väl med det samarbete som har skett och det samgående som sker.

Jag hoppas verkligen att den här affären ska lyckas, att vi ska klara konkurrensprövningen och att vi också kan få sätta i gång med det viktiga arbetet att säkra postservicen för både svenska och danska kunder.

Anf. 78 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Nej, Maud Olofsson jag är inte rädd för spöken. Däremot är jag livrädd för borgerliga regeringar som säljer ut vår gemensamma egendom, och den rädslan delar jag med stora delar av svenska folket.

Det som denna interpellation handlar om är vilken uppfattning regeringen egentligen har om börsintroduktionen. Tycker regeringen att möjligheten till börsintroduktion är någonting som är positivt? Kommer regeringen i så fall att arbeta aktivt för att introducera Posten på börsen om fem år?

Om man inte har den avsikten, vad kommer det här i så fall att kosta Posten? Det är vad interpellationen handlar om. Den handlar inte om huruvida det var bra eller inte att slå ihop Posten Danmark och Posten Sverige. Det tror jag att vi faktiskt är ganska eniga om – även hela oppositionen, vågar jag nog påstå.

Men vad vi är mer nervösa för är just detta med att man ska sälja ut det här på börsen. Det är vi rädda för – i varje fall oroad för.

Anf. 79 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Som jag sade till Börje Vestlund har vi inte tagit ställning till det. Det finns som en option i avtalet. Men regeringen har, som sagt, inte tagit ställning till det därför att vi har helt och fullt fokus på att slå samman Posten i de två länderna. Det är det som är viktigt för oss.

Sedan ligger det i sakens natur att CVC är en partner i den här affären. Det måste Socialdemokraterna också ta med i sin bedömning.

Jag är naturligtvis glad över att Socialdemokraterna äntligen har insett att vi behöver göra rationaliseringar på det här området för att säkra den nationella postservicen. Jag vore glad om Socialdemokraterna kunde inse att det vore bra om postpersonal och andra fick bli delaktiga i postservicen. Ännu gladare vore jag om Socialdemokraterna såg att en hel del av de privatiseringar som vi gjort – övergången från statligt ägande till privat ägande – har lett till en bättre fungerande marknad på väldigt många områden. Telemarknaden är bara ett sådant område.

Jag tror att det vore bra om Socialdemokraterna själva gjorde en utvärdering av de privatiseringar som tidigare har skett, för jag tror att en sådan utvärdering skulle leda till en större insikt om att också privatiseringar leder till lägre priser, en större effektivitet och en bättre fungerande marknad. Men det får ni väl göra på er kammare. Jag är naturligtvis nöjd med att ni är glada över samgåendet mellan Posten Danmark och Posten Sverige. Vi får börja där.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på interpellation 2007/08:731 om sammanhållningspolitiken efter 2013 för den regionala utvecklingen

Anf. 80 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Berit Högman har frågat mig vilken strategi jag verkat för i syfte att utveckla sammanhållningspolitiken efter 2013 samt vilka aktörer jag samrått med inför eventuella ställningstaganden.

Inledningsvis kan jag konstatera att vi är i en inledande fas när det gäller att genomföra de svenska strukturfondsprogrammen för perioden 2007–2013. Under det senaste året har verksamheten kommit i gång och projekt startats inom alla programområden. Jag delar Berit Högmans uppfattning att dessa medel är betydelsefulla i arbetet med att utveckla regionerna.

Samtidigt som programmen för denna period startats har också en inledande diskussion om den framtida inriktningen av sammanhållningspolitiken påbörjats. Denna diskussion har bland annat tagit sin utgångspunkt i den fjärde sammanhållningsrapporten som kommissionen presenterade i maj 2007. I rapporten beskrivs utvecklingen i den utvidgade unionen, men framför allt görs en analys av de nya utmaningar som den regionala utvecklingen står inför under de kommande årtiondena. Bland de belysta utmaningarna finns globaliseringen, en åldrande befolkning, utvecklingen inom energimarknaden, klimatförändringar och social polarisering. Dessa utmaningar kommer att påverka regionernas förutsättningar på olika sätt.

Utifrån rapporten har diskussionen om den framtida inriktningen inletts. Kommissionen och kommissionär Danuta Hübner har på olika sätt stimulerat debatten. Bland annat organiserades ett så kallat sammanhållningsforum i september 2007 där regionala representanter och representanter för samtliga medlemsländer deltog. Vidare har kommissionär Hübner besökt medlemsländerna för att stimulera debatten. I oktober 2007 besökte hon Sverige, och som en del i besöket ingick en diskussion

på det så kallade nationella forumet om sammanhållningspolitikens framtid med regionala företrädare.

Så även om debatten om den framtida sammanhållningspolitikens har påbörjats kommer den att pågå under flera år framöver innan kommissionen presenterar ett förslag till inriktning av politiken efter 2013.

Parallellt med diskussionen om sammanhållningspolitikens och dess framtida inriktning diskuteras nu också översynen av EU:s budget.

I Sveriges svar på budgetöversynen redovisas regeringens syn på den framtida budgetens inriktning.

Anf. 81 BERIT HÖGMAN (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret. Jag har ställt interpellationen utifrån en oro som våra kolleger på regional nivå delger mig med tanke på framtiden. För en regionalpolitiker handlar det ju väldigt mycket om att se långsiktigt och om att spana runt hörnet. Vad händer härnäst?

Jag måste säga att statsrådet verkligen har lyckats med att svara utan att svara. Jag kan nästan förstå det. Centern var ju tidigare ett landsbygdsens parti. Men nu uppfattar jag nog att Centern har blivit ett Stureplansparti. Det märks också i interpellationssvaret. Egentligen innehåller det ingenting.

Det råder ingen tvekan om att väldigt många goda investeringar har gjorts tack vare den ekonomi, de pengar, som finns i målområdena och i sammanhållningspolitikens. Mitt eget Värmland har bara under innevarande period, med start 2007, fått i runda slängar 300 miljoner som investeras i näringslivsutveckling, i infrastruktur – exempelvis i bredbandsutbyggnad – samt i satsningar på näringslivskluster, på besöksnäringen och på forskning och utveckling vid Karlstads universitet för att nämna några exempel.

Men jag behöver inte nämna bara Värmland. Robotdalen – en samverkan i kluster mellan Sörmland, Västmanland och Örebro – är ett annat exempel på en lyckad utveckling tack vare strukturfondsmedel. EU:s sammanhållningspolitik har alltså blivit ett väldigt effektivt verktyg för att engagera EU:s regioner i arbetet för hållbar tillväxt, för konkurrenskraft och för jobb. Det är bra också när det gäller våra medborgares syn på och attityd till det europeiska samarbetet.

Men när jag nu läser de olika dokumenten ser jag att regeringen bejaktar idén om att de gemensamma anslagen till strukturfonder ska minska. Att jordbruksstödet måste reformeras är vi överens om. Men hur är det med resten?

Jag har tagit del av ett dokument – visserligen på engelska, men jag klarar av att läsa det – där man kan läsa in att målområde 1, som kanske främst gäller de nya medlemsländerna, bejakas. Vidare nämns de transnationella aktiviteterna, medan de regionala insatserna över huvud taget inte nämns. Men det här är ju det som är vårt mål 2 och som jag inledningsvis beskrev som så framgångsrikt och så nödvändigt för utvecklingen i regioner som inte själva har en jättestor ekonomisk kraft.

Jag tycker nog att Cecilia Malmström betydligt mer har talat klarspråk här i kammaren än vad statsrådet Olofsson nu gör. Cecilia Malmström har sagt: Det är svårt att hitta bevis för att insatser inom ramen för strukturfondsstödet medför ett europeiskt mervärde i medlemsländer och regioner med relativt hög välförhållningsnivå.

Jag vill därför fråga: Är det så att det råder oenighet inom regeringens partier i frågan. Vad är Olofssons uppfattning? Vad är Centerns uppfattning? Och vad är Moderaternas uppfattning?

Jag vet att inte bara regionpolitikerna hemma i Värmland är bekymrade. Det är man också i hela SKL, i Sveriges Kommuner och Landsting som organisation.

Vilken är regeringens inställning i frågan? Kommer regeringen att bejaka och eftersträva att vi har mål 2 också efter år 2013?

Anf. 82 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Låt mig först tala om för Berit Högman att Centerpartiet kan vara ett parti både för landsbygden och för dem som bor vid Stureplan.

Jag noterar att när Socialdemokraterna själva nu ska välja en strategi inför valrörelsen 2010 är den viktigaste målgruppen barnfamiljerna i våra storstäder. Då kan väl Berit Högman känna sig lite lurad på målgruppsanalysen.

Strukturfondbeslutet är ett viktigt arbete. När vi tillträdde tog vi oss an den arbetsuppgiften med stor kraft. Det var inte så att den svenska socialdemokratiska regeringen hade lämnat några stora avtryck efter sig på EU-nivå när det gäller strukturfonderna. Snarare var man rätt tveksam till arbetet med strukturfonderna.

Nu har vi tagit tag i detta och ser till att det är mer fokuserat på entreprenörskap, ser till att det mer kopplar ihop med Lissabonstrategin och ser till att det mer kopplar ihop med de forsknings- och innovationsstrategier som vi har så att vi kopplar ihop de stora strategierna med det budgetarbetet.

Det här är något som ni inte ägnade er åt. Ni var snarare i EU och talade om hur illa detta arbete sköttes och hur gärna ni ville bli kvitt det. Kom ihåg historien!

Jag tror att det framöver är viktigt att se att de nya medlemsländerna som har betydligt fattigare regioner än vi är de som ska vara i fokus när vi tittar på strukturfondbeslutet. Det ska vi vara ärliga och säga också här hemma i Sverige. Jag tycker att också Berit Högman är skyldig att säga det i talarstolen. Det är de som har de minsta resurserna, och det är de som måste få en ekonomisk utveckling så att de blir jämbördiga med de gamla medlemsländerna.

Det handlar om att jobba med regionerna kopplat till Lissabonstrategin. Man måste se till att det arbetet blir effektivt och att vi använder resurserna på rätt sätt. Om EU sätter upp mål om att vi ska utveckla våra arbetsmarknader, bli bättre på innovation, bli bättre på forskning och utveckling måste också strukturfondspolitiken kopplas samman med de målsättningarna. Annars har vi en målsättning och handlingsplan för arbetet och en budget som inte är hopkopplade med de planerna.

Jag ser framför mig ett utvecklingsarbete som vi drar erfarenhet av. Jag ser redan nu att strukturfondbeslutet är mycket mer fokuserat än vad det var när vi började med det i Sverige. Jag ser att det mycket mer kopplas samman med de nationella strategier och de EU-strategier vi har. Det är nödvändigt och bra. Då får vi också mer för de resurser vi har.

Vi har en ständig uppföljning av hur arbetet går till och en ständig dialog genom det nationella forumet med dem som jobbar praktiskt med

det här. På så sätt kommer vi att ha en bra grund för det som ska ske inför 2013. Det är de erfarenheter som vi delar med oss av till kommissionär Danuta Hübner.

Anf. 83 BERIT HÖGMAN (s):

Herr talman! Strukturfonderna måste kopplas ihop med Lissabonstrategin. Javisst! Det var ju just det arbetet som inleddes av Ulrica Messing. Jag har ingen kritik mot det som pågår i dag. Interpellationen är föranledd av en oro för vad som händer efter 2013 med tanke på de signaler som regeringen har gett kommissionen om framtiden. Man talar om lägre utgifter. Man talar sig varm för det som kan vara mål 1 och det transnationella.

Cecilia Malmström har varit tydlig med att det är något som i stället borde vara nationens angelägenhet.

Maud Olofsson tar upp exempelvis forskning och utveckling. Det är det som Karlstads universitet och Paper Province, för att ta två exempel, har sökt medel för. Men vad händer när och om detta skulle utebli? Kommer regeringen att jobba med frågan utifrån viljan och ambitionen att det är staten som ska täcka det som EU täcker i dag eller ska satsningarna inom mål 2 utebli efter 2013?

Det räcker inte med att sänka skatter, Maud Olofsson. Tvärtom. Era sänkta skatter har inneburit en stor ekonomisk omfördelning från land till stad. Det är i storstadens rikaste förorter de människor bor som mest har gynnats av er politik, oavsett om det gäller hushållsnära tjänster, skattesänkningar eller fastighetsavgifter. Det räcker inte att tala om landsbygdspolitik eller växande regioner i hela Sverige; det måste åtföljas av handling.

En sak är naturligtvis forskning och utveckling, klusterbildning och det som jag tidigare har nämnt, men vad ser den enskilda människan? De ser bensinmacksdöden, oron för vad som händer med Svensk Kassaservice, privatiseringen av apoteken, utförsäljningen av Posten. Många är orosmolnen för dessa människor om signalerna är att den EU-anpassade regionalpolitiken också uteblir. Regeringen har ju ingen regionalpolitik att prata om över huvud taget.

Kommuner och landsting får räkna ned sina ekonomiska prognoser kraftigt framöver. Budgetar ska revideras och svångremmar ska dras åt. Regeringen fortsätter att tala om att det är regioner som ska vara med och finansiera infrastrukturen. Det råder oklarhet om högskolornas och universitetens framtid. Näringslivet klagar på att regeringen inte lyssnar på deras behov.

Är det med öppna ögon som Maud Olofsson jobbar i denna politiska riktning? Ser Maud Olofsson och vet att det är regioner med mindre ekonomisk styrka som kommer att vara de som halkar efter, oavsett hur höga och bra ambitioner man har att följa Lissabonstrategin?

Jag återkommer till frågan: Kommer statsrådet att jobba för att säkerställa att det är statliga insatser som ersätter det som EU inte kommer att göra? Signalen om lägre utgifter från regeringen till kommissionen är ju väldigt tydlig.

Anf. 84 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Berit Högman ska nog vara försiktig med att prata om strukturfonderna och medfinansiering. Det var ju just det här som ni lade grunden för i den förra regeringen. Jag var i opposition då så jag kunde granska vad ni gjorde. Jag kan se det nu. Det var ni som lanserade att nationerna ensamma skulle ta ansvar för den regionala tillväxtpolitiken. Du har haft partikamrater i utskottet som har sagt samma sak. Ståda framför egen dörr om du ska diskutera detta.

Jag menar att det är viktigt att lyfta sig i håret och försöka se vad som händer i EU framöver. Vi har ett antal nya medlemsländer som behöver fokusering på att få en ekonomisk tillväxt så att de kan komma till samma nivå som de länder som har varit med länge. Det är Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tjeckien, Slovakien och så vidare. Det är alldeles givet att på samma sätt som vi fick en bra start när vi gick med i EU ska också de nya medlemsländerna ha det.

Så långt tror jag att vi kan bli överens. Det kommer också att vara viktigt att ha en sammanhållningspolitik där alla regioner kan vara med. Det har också ett annat värde, nämligen att man får en sammanhållning mellan olika regioner i Europa. Det finns samarbeten på det personliga planet i de här programmen. Det finns också mycket av att försöka koppla ihop Lissabonstrategin, forsknings- och utvecklingsstrategierna och annat med sammanhållningspolitiken.

När man tittar på sammanhållningspolitiken och dess effekter ser vi en större fokusering, ett större resultatansvar och mer sammanhållna projekt som leder till bättre resultat, vilket jag välkomnar. Den ständiga dialogen har vi med partnerskapen i landet.

I övrigt kan man bara konstatera att den nationella politik som vi för med sänkta inkomstskatter och sänkta arbetsgivaravgifter har lett till bättre villkor för Berit Högmans kommuner. Gå hem och titta på vad arbetsgivaravgiftssänkningen för ungdomar har betytt för Värmlands kommuner. Gå hem och titta på vad Värmlands läns landsting har tjänat på sänkta arbetsgivaravgifter. Gå hem och titta på vad inkomstskattesänkningen har inneburit för Värmlands medborgare.

Det ska bli otroligt intressant och spännande att se Berit Högman gå in i en valrörelse och lova skattehöjningar för låg- och medelinkomsttagare, för de kvinnor som jobbar i offentlig sektor, för de kvinnor som har fullt sjå att få sina inkomster att räcka tills månaden är slut.

Det blir en fantastiskt fin valrörelse när ni ska lova skattehöjningar till alla dem. Det kommer att bli en gigantisk påfrestning för länets kommuner och landsting att klara framtiden om ni kommer med era skattehöjningar.

Utöver det är det kraftfulla satsningar på infrastrukturen som är nyckeln för tillväxt i hela landet och för landsbygdens utveckling.

Jag kan notera att Berit Högman, som pratar om infrastrukturens betydelse, i sin budget har tagit 1 miljard kronor från det finmaskiga vägnätet och enskilda vägar och lagt det i storstadsområdena. Vad ger det för signal till dina väljare i Värmland som hoppas på att få en väg renoverad eller en framkomlig väg för skogsindustrin?

Det räcker inte att stå här i talarstolen och säga att man värnar landsbygden och att man vill utveckla den om man i sina egna budgetalternativ och de förslag som man lägger säger något helt annat. Den granskningen blir ju ändå tydligare när vi närmar oss valet. Då blir det uppenbart vilka alternativ väljarna står inför.

Anf. 85 BERIT HÖGMAN (s):

Herr talman! I våra budgetalternativ finns inte nedskärningen på regionala högskolor och universitet. I våra budgetalternativ finns inte nedskärningen på komvux. Vi har en helt annan idé om vad det är som skapar kittet i samhället. I vår budget finns inte den politik som skapar dessa större klyftor.

I hälften av landets kommuner ökar socialbidragen. Det är inte sant att regeringens politik minskar klyftorna mellan stad och land. Det är faktiskt precis tvärtom. Jag skulle kunna rabbla fler siffror.

Jag väljer dock att använda de sista sekunderna till att prata om framtiden. Det vore en välgärning om Maud Olofsson och hennes kolleger sade samma sak när det gäller EU:s strukturfonder och framtiden. Det vore en välgärning omkring tydligheten som ändå kommer fram här att det viktigaste är de nya länderna. Med all sannolikhet är det mål 2 som ska betala priset sett ur vårt perspektiv.

Under denna strukturfondstid har inte mindre än 720 miljoner fallit ut som främjar Värmlands tillväxt. 44 procent av dessa kommer från EU. Återigen hjälper ingen skattesänkning i världen för privatpersoner mot det. Det handlar om att skapa det gemensamma och att ta det gemensamma ansvaret för tillväxt, för jobb, för sysselsättning.

Som förtroendevald och beslutsfattare måste man ha mod och kraft att tänka långsiktigt. Hur angelägen är egentligen regeringen att hitta breda politiska lösningar för framtiden när det gäller regionalpolitiken? Det kanske är lika dåligt som när det gäller skolan, energipolitiken eller arbetsmarknadspolitiken. Då vet vi det. Det är också det besked som värmlänningarna och alla väljarna har rätt att få.

Anf. 86 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! I Socialdemokraternas budget finns skattehöjningar för enskilda som kommer att innebära ett rejält tag i plånboken om de går igenom. I Socialdemokraternas budget finns rejäla skattehöjningar för kommuner, landsting och företag.

Som jag sade i mitt förra inlägg förlorar värmländska kommuner på Socialdemokraternas skattepolitik därför att man inte får de intäkter man har i dag tack vare sänkta arbetsgivaravgifter.

I er budget finns också borttagandet av resurser från enskilda vägar. Man har överfört dem till storstäderna. I er budget finns skattehöjningar för företag på 20 miljarder kronor. Det här är bara delar av det som kommer att vara socialdemokratiska vallöften till 2010.

Vi behöver en nationell politik som skapar tillväxt i hela landet med bra företagsvillkor, med satsningar på infrastruktur och med satsningar på service. Vi ska se till att ha goda villkor i hela landet. Men det behövs också strukturfondsarbete och en sammanhållningspolitik. Där kan regionerna bidra aktivt utifrån sina egna förutsättningar för att binda ihop Europa men också hela Sverige.

Det är spännande att se att olika regioner i olika delar av vårt land specialiserar sig på olika områden. I norr ser vi gruvindustrin växa kraftfullt. Vi ser energiinvesteringar ske på många håll runt om i landet. Det är stora miljardinvesteringar. Vi ser Västra Götaland som fokuserar på fordonsindustrin och gör bra saker. Därför vill regeringen vara med och stödja och uppmuntra så att man har resurser och verktyg att utveckla sina egna förutsättningar.

Vår uppmuntran av regioner där vi ser att olikheten är en tillgång kopplat till den nationella politiken för helhet kommer att skapa tillväxt och utveckling. Det ser vi redan i den jobbtillväxt som sker i hela Sverige, vilket gör att klyftorna minskar. Det gläder vi oss åt.

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Svar på interpellation 2007/08:732 om internationella evenemang i Sverige

Anf. 87 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Berit Högman har frågat kulturministern om hon avser att tillföra resurser för att förbättra möjligheterna till genomförandet av stora evenemang i Sverige. Det är flera departement inom Regeringskansliet som är involverade i arbetet med att öka möjligheterna att få fler evenemang till Sverige. Mot den bakgrunden svarar jag nu på den aktuella interpellationen.

Jag håller med Berit Högman om att stora evenemang kan generera intäkter, jobb och ge bra reklam för Sverige.

Vi har därför startat ett utvecklingsarbete för stora idrottsevenemang tillsammans med företrädare för idrotten och besöksnäringen. Vi avser att återkomma med konkreta förslag senare.

Anf. 88 BERIT HÖGMAN (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för detta utomordentligt korta svar. Det är ett antal år som frågan om statligt stöd till större internationella evenemang har stötts och blötts. Nu tryter tålamodet hos såväl idrottsrörelsen som de kommuner och städer som mycket väl skulle kunna ordna större internationella evenemang om staten ställde upp med någon form av ekonomisk garanti.

Frågan har utretts och det finns konkreta förslag hur detta organisatoriskt skulle kunna fungera. Trots detta drar regeringen frågan i långbänk. Det som innan valet basunerades ut från denna talarstol som den enklaste sak i världen, nämligen stöd för att göra Sverige mer känt i världen, verkar nu vara en svår nöt för den borgerliga regeringen att knäcka. För två år sedan hade ni till och med med detta om stora internationella evenemang i regeringsförklaringen. Nu händer absolut ingenting.

Sverige kommer naturligtvis aldrig att bli ett massturismland, men vi kan bli mycket bättre på det vi redan gör. Vi har stigit i rankningen från 17:e till 8:e plats enligt World Economic Forum, men det är då rakt inte statens förtjänst eftersom resurserna ligger tämligen still. Det vi kan bli

bättre på är såväl naturturismen som storstadsturismen och evenemangsturismen, men det gör sig inte självt.

Genom att fokusera och vara tydliga med vad vi vill skulle vi kunna locka fler utländska investerare. Det ger ringar på vattnet. Genom att visa att detta är en växande näring med goda framtidsutsikter skulle fler skaffa sig en relevant utbildning. Det skulle bli en attraktiv bransch att jobba i. Det ena ger det andra. Men, som sagt, det gör sig inte självt.

Vad beror saktfärdigheten på? Vad är det vi väntar på? Fråga Östersund, Göteborg, Riksidrottsförbundet, Friidrottsförbundet eller Skidskytteförbundet om de tycker att det behövs mer utredande av denna fråga!

Jag tror att det är tredje gången näringsministern och jag har en interpellationsdebatt om besöksnäringen. Varje gång har jag fått svaret att det pågår en dialog. Då blir min fråga: När ska dialogen övergå i konkret handling?

Anf. 89 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Det är fantastiskt bra att Berit Högman har en hög ambition nu när hon sitter i opposition. Jag kan bara konstatera att under de tolv år som Socialdemokraterna ledde landet kom man inte till skott i denna fråga.

När det gäller turistnäringen i stort har regeringen tillfört extra resurser till Visit Sweden för att kunna öka marknadsföringen och Nutek har till uppdrag att jobba med turistfrämjandet. Utöver det har vi sänkt arbetsgivaravgifterna för ungdomar som är en stor del av turistbranschens anställda. Vi har också genomfört en hel del regelförändringar som särskilt turistnäringen har stor nytta av. Vi gör alltså en massa saker för att förbättra för turistnäringen.

När det gäller evenemang av denna storlek är det viktigt att säga att det är ett samarbete mellan idrottsrörelsen, kulturrörelsen, regeringen och staten. Det är viktigt att klara ut vem som ska göra vad och vilka ambitioner vi ska ha. Sverige är ett litet land. Det innebär att vi måste tänka oss för när det handlar om vilken strategi vi ska ha.

Vi har haft en dialog med de grupper det handlar om, idrottsrörelsen och andra. Det som kommer fram är att det inte bara handlar om de ekonomiska förutsättningarna. Det handlar också om vilken gemensam strategi vi ska ha. Vi har ett mycket bra samarbete med dem. Vi återkommer, som brukligt i alla frågor, när vi har förslag att lägga fram inför riksdagen.

Det handlar också om att se hur kommuner, landsting och regioner kan finnas med i arbetet. Vad har vi för erfarenheter från de tidigare evenemang vi har ordnat? Vi kan konstatera att i Åre och Östersund klarade man av att få en bra ekonomi i det. Det är angeläget att vi drar lite slutsatser om vad som är framgångsfaktorerna när man får ett bra resultat och vilka riskerna är med de evenemang som inte ger samma goda resultat.

Jag hoppas att Berit Högman inser att det är viktigt att vi gör rätt saker så att inte skattebetalarna får stå emellan och betala för att man gör arrangemang som inte är tillräckligt väl planerade.

Idrottsrörelsen är också intresserad av att detta ska fungera på ett bra sätt och att vi gör rätt saker. Den dialog vi har med bland andra idrottsrö-

relsen är en mycket fruktsam dialog. Vi återkommer när vi är färdiga med detta arbete.

Prot. 2007/08:135
24 juni

Anf. 90 BERIT HÖGMAN (s):

Herr talman! Absolut, det är jätteviktigt att vi gör rätt saker. Ett exempel på att inte göra rätt är att höja arbetsgivaravgiften för småföretag. De allra flesta företagen inom turismnäringen är väldigt små, särskilt inom naturturismen.

Analyserandet och utredandet är väl det som har pågått i väldigt många år. När man anger en ambition i regeringsförklaringen borde man ha kommit så långt och blivit så konkret att man kan gå över till handling.

I vårt budgetalternativ finns medel anslagna såväl till mer marknadsstöd för Sverige som till garantin för stora internationella evenemang. Vi socialdemokrater anslår sammanlagt 100 miljoner mer till utvecklingen av besöksnäringen – 50 miljoner till marknadsföringen och 50 miljoner som ett avstamp för stora internationella evenemang. Naturligtvis ska kommuner, regioner, företag och organisationer som samarbetspartner dra sitt strå till stacken. Men det har de gjort hela tiden tidigare. Det är statens insatser som efterlyses.

Med tanke på vilken framförhållning som krävs för att få ett EM eller ett VM eller kanske till och med ett OS är denna förhållning i frågan från regeringens sida förödande. Det är bara ett sätt för andra att komma före. Danmark har exempelvis utlyst 2009 som ett idrottsår.

I regeringens politik ser vi att kulturen tar stryk. Länsinstitutioner får slå igen till följd av att de inte får statliga bidrag. Idrottsrörelsen tar stryk. Våra gemensamma intressen och glädjeämnen får stå tillbaka för en strikt kall ekonomisk politik som är individualiserad och som inte syftar till att föra människor samman. Vi vet att de stora idrottsliga arrangemangen skapar så mycket mer än ett antal goda affärer. Det sätter strålkastarljus på Sverige, det skapar glädje, det skapar sammanhållning och många andra positiva spiraler.

Jag beklagar verkligen regeringens passivitet och ställer än en gång frågan: När får vi se konkret handling?

Anf. 91 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Jag är återigen imponerad över Berit Högmans otålighet. Att inte Berit Högman hade mer inflytande under de tolv år då Socialdemokraterna hade regeringsmakten är att beklaga. Hade Berit Högmans engagemang fått sprida sig i den förra regeringen hade vi haft en strategi på det här området. Nu har vi suttit i makten i mindre än två år, och Berit Högman är redan otålig.

Det som vi gör på företagarmrådet när det gäller sänkta arbetsgivaravgifter, förenklingar i regelverket och förbättringar för de små företagen är till gagn för våra möjligheter att ta emot fler turister. Man ska väl komma ihåg att Socialdemokraternas budget innebär skattehöjningar för arbetsgivarna med 20 miljarder kronor. Det är väl lika bra att ni berättar det. Det är de som kommer att få betala framöver om ni skulle få makten att leda landet.

Jag konstaterar att Socialdemokraterna i sina budgetalternativ enligt Berit Högman har pengar till det mesta. Men det är klart att enskilda re-

Svar på
interpellationer

gioner, enskilda kommuner, enskilda människor, enskilda företag är med och betalar detta. Ni tar in så mycket skattepengar att ni kan betala ut i form av bidrag på olika sätt. Vi har en annan strategi. Vi tycker att företag ska få behålla mer av sina inkomster själva, enskilda ska få göra det, kommuner och regioner ska få göra det. Sedan försöker vi fokusera på vad som är statens uppgift och vad som är det viktigaste när vi ska söka evenemang.

Jag sade tidigare att det inte bara handlar om ekonomiska garantier utan också om en gemensam strategi för vad det är man ska göra, vilka evenemang man ska sikta in sig på, hur det ska organiseras och så vidare. Den diskussionen har vi med dem som är berörda. Det känner jag mig nöjd med.

Sedan är det bra om också Socialdemokraterna bidrar med den typen av input till debatten. Det tackar jag bara för. Det är bra om ni vill vara aktiva, det är bra om det skett en omsvängning när det gäller socialdemokratins engagemang, för det fanns ingenting av det hos den förra regeringen. Men det kanske är så att i opposition får man lite ny energi som man kan tillföra debatten på ett bra sätt.

Anf. 92 BERIT HÖGMAN (s):

Herr talman! Det Maud Olofsson sade i sitt senaste inlägg måste ändå innebära att hon inte driver linjen om statliga garantier för arrangemang. Det var en hyllning till skattesänkningarna, det var en hyllning till alla andras initiativ, dock inte statens.

Min bild, som jag vet att jag delar med idrottsrörelsen och de kommuner och regioner som har velat arrangera eller som redan har arrangerat stora evenemang, är att det är statens tur att bidra med att ta en liten del av ansvaret för dessa större arrangemang.

Jag konstaterar att handlingen uteblir också i den här frågan, vilket jag beklagar.

Anf. 93 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Det är klart att jag hyllar skattesänkningar därför att jag tror på dem. Jag tycker att det är bra att folk får behålla mer av sina inkomster själva. Jag tror på människans kraft att klara sig själv och försörja sig själv.

På samma sätt som jag resonerar om individuella skattesänkningar, att det är bra för individen, tror jag att det är bra för kommunerna om de kan få behålla mer skattepengar. Jag tror att det är bra för regionerna om de får behålla mer skattepengar. Jag tror att det är bra om företagen får behålla mer skattepengar. Vi skiljer oss åt i detta. Socialdemokraterna tycker att det är bra att samhället och staten tar hand om våra inkomster. Det tycker inte jag. Om man ger större självbestämmande, större möjligheter för de enskilda kommuner, regioner och andra att utveckla sig har man också större möjligheter att dra till sig olika saker och göra olika investeringar.

När det gäller statliga garantier sade jag: Det är inte det enda. Det var vad jag sade. Vi måste diskutera vad det är som har varit framgångsfaktorerna i Åre och i Östersund. Vad är det som gör att de har kunnat arrangera de här tävlingarna utan att behöva statliga garantier och dessu-

tom tjänat pengar på det? Vad är det som gör att de andra evenemangen, där man inte har lyckats lika bra, inte har gjort det?

En seriös politiker måste klara av att ta tid på sig att analysera framgångsfaktorena men också de faktorer som gör att man gör förluster. Då kan vi få en bra plattform att gå vidare i ett samarbete mellan staten, kommuner och regioner och de förbund och organisationer som det handlar om.

Jag har tålamod. Det är bättre att göra rätt än att göra fort. Har Berit Högman väntat i tolv år på att den socialdemokratiska regeringen skulle göra någonting tror jag att Berit Högman kommer att ha tålamod att vänta några extra månader till för att få ett bra förslag från alliansregeringen.

Överläggningen var härmed avslutad.

14 § Svar på interpellation 2007/08:735 om utredning om konkurrens i fjärrvärmenäten

Anf. 94 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):
Herr talman! Per Bolund har ställt tre frågor till mig.

1. När avser jag att tillsätta utredningen om konkurrens i fjärrvärmenäten?
2. När avser jag att utredaren senast ska lämna sitt betänkande?
3. När avser jag att en ny lagstiftning som medger konkurrens i fjärrvärmenäten ska vara på plats?

Som Per Bolund tar upp i sin interpellation aviserade regeringen i propositionen om en ny fjärrvärmelag att man närmare avser att utreda frågan om tredjepartstillträde till fjärrvärmenäten. Utifrån det utredningsunderlag som togs fram av den förra regeringen var det dock inte möjligt att som Per Bolund skriver lägga fram förslag om ett lagstadgat sådant tredjepartstillträde.

Den nya fjärrvärmelagen träder i kraft den 1 juli i år. Lagen innebär att det tas steg som syftar till att underlätta för tredjepartstillträde till fjärrvärmenäten. En skyldighet införs för fjärrvärmeföretag att förhandla med den som begär tillträde till fjärrvärmenäten. Om någon överenskommelse inte kan nås om tillträde ska fjärrvärmeföretaget ange skälen för detta. Vid oenighet kommer också en av parterna att kunna ansöka om medling vid den nya fjärrvärmenämnden vid Energimyndigheten.

Syftet med en fördjupad utredning om tredjepartstillträde är att närmare undersöka om en lagstadgad rätt till tillträde kan stärka fjärrvärmekundens ställning, åstadkomma lägre fjärrvärmepreiser, en effektivare värmemarknad och en förbättrad miljö. Avsikten är också att analysera hur en reglering påverkar energi- och klimatpolitiska mål och de långsiktiga förutsättningarna för investeringar i fjärrvärme och kraftvärme.

För att svara på Per Bolunds första fråga är min ambition att en utredning som närmare ska analysera förutsättningarna för tillträde till fjärrvärmenäten ska kunna beslutas under hösten. Som svar på Per

Bolunds andra fråga vill jag i dag inte föregripa beredningen av utredningsdirektiv innan jag bestämmer ett slutdatum för utredningens arbete. När det gäller Per Bolunds tredje fråga vill jag inte föregripa utredningens slutsatser om det är lämpligt att införa ett tredjepartstillträde. Om utredningens slutsatser visar på att det är lämpligt att införa en reglering om tredjepartstillträde ska utredningen föreslå ett datum för när en sådan reglering kan träda i kraft.

Anf. 95 PER BOLUND (mp):

Herr talman! Jag får väl tacka ministern för svaret, även om det bara var en fråga av tre som blev besvarad. Man kan diskutera om det finns naturliga skäl till det eller inte, men så var det i alla fall.

Anledningen till att jag ställde interpellationen till ministern var dels den proposition som kom, där man aviserade att det skulle komma en utredning om tredjepartstillträde, dels en artikel på realtid.se, som har rubriken ”Långbänk för energipolitiken – Regeringen hinner inte med”. Där säger ansvarig statssekreterare att det knappast blir någon ny fjärrvärmeutredning i år. Regeringen hinner inte.

Det var positivt att vi fick ett besked från ministern om att det ska komma en utredning under hösten. Det är åtminstone ett steg närmare i tiden. Det välkomnar jag.

Däremot blir jag lite bekymrad över den del av svaret som går ut på vad utredningen ska hålla på med och vad den egentligen ska utreda. I svaret står det att man ska undersöka om rätt till tillträde kan stärka fjärrvärmekundernas ställning och åstadkomma lägre fjärrvärmepriser, hur det påverkar energi- och klimatpolitiska mål och så vidare. Det känns som att man verkligen går tillbaka till grunden. Det har ändå funnits en stor fjärrvärmeutredning som bland annat har haft som uppdrag att titta på den här frågan och har analyserat möjligheterna. Sedan har man inte gått in i detalj för att utforma exakt hur en sådan reglering om tredjepartstillträde skulle kunna utformas.

Det jag skulle önska var att det var det som var fokus för den nya utredningen: att man faktiskt tog fram ett förslag på hur man i praktiken kan utforma ett system med tredjepartstillträde som tillåter rejäl konkurrens i fjärrvärmenäten. Som jag tolkar svaret kommer det här att vara en väldigt allmän analys av om det över huvud taget är intressant, om det är problem med de klimatpolitiska målen och så vidare.

Det oroar mig, måste jag säga. Jag skulle önska att man gjorde som väldigt många människor och organisationer säger – det finns ett stort behov av att öka konkurrensen i näten och ta fram ett förslag på hur man konkret skulle kunna göra det. Det är det som jag anser saknas i dag.

Fjärrvärme är ett väldigt effektivt system för att distribuera värme. I och med att man producerar väldigt mycket förnybara bränslen och fortsätter att fasa ut de fossila bränslena är det ett väldigt viktigt sätt att minska Sveriges klimatpåverkan.

Problemet är att vi har ett system med privata monopol i dag, där priserna har stigit ganska kraftigt, i vissa fall uppåt 50 procent på bara ett par år. Att man har privata monopol där kunderna i praktiken är låsta till en enda leverantör gör också att det skapas oro hos kunderna. Man har sett hur priserna stigit. Man blir orolig över vilken prisutveckling det kommer att vara framöver. Det kan göra att man tvekar att ansluta sig till

fjärrvärmenätet när utbyggnad sker. Det kan göra att människor till och med funderar över att gå över till att använda andra, mindre miljövänliga uppvärmningsslag.

Därför, inte minst för kundernas skull, vore det en väldigt välkommen signal om regeringen tog steget och sade: Vi vill ha ett system där man har konkurrens i fjärrvärmenäten, där olika leverantörer kan leverera värme till kunderna!

Om regeringen väldigt tydligt aviserade att det var det som var ambitionen tror jag också att det skulle finnas större möjligheter till att utredningen skulle komma med ett praktiskt genomförbart resultat. Med den här ganska allmänna inriktningen som ministern nu redovisar tror jag att frågan kommer att dras i långbänk och verkligen försenas helt i onödan. Det gör mig lite orolig.

Jag skulle gärna vilja ha en förklaring från ministern. Har regeringen ambitionen att man ska kunna få fjärrvärmekonkurrens i framtiden? Om man har den ambitionen, kommer man då att ge konkreta uppdrag till utredningen att ta fram ett praktiskt genomförbart system med en lagstiftning som möjliggör riktig konkurrens i fjärrvärmenäten?

Anf. 96 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Låt mig först säga att fjärrvärmeutvecklingen är väldigt positiv. Sedan 70-talet har vi utvecklat ett system som har varit och är mycket effektivt. Jämför vi med övriga världen har vi ett mycket effektivt system. Vi har minskat oljeanvändningen från över 80 procent till under 5 procent i uppvärmningssektorn och bostadssektorn, och det är fantastiskt bra. Det har skett i stort sett helt utan subventioner från skattebetalarna. Jag tycker att det finns anledning att vara stolt över den utvecklingen.

Det är också viktigt att säga – och där tror jag att Per Bolund ska akta sig för att skrämmas med prisökningar – att fjärrvärmepreiserna mellan 2002 och 2007 ökade med i genomsnitt ca 18 procent. Elpriset ökade med 42 procent under samma period. Det finns en bättre möjlighet för prisutvecklingen på fjärrvärmesidan än för elpriset. Sedan 1997 har prisökningen på fjärrvärme varit 28 procent och på el 69 procent. Fjärrvärmen har alltså verkligen konkurrerat på ett bra sätt. Det är därför väldigt många väljer detta.

Det finns stora skillnader när det gäller fjärrvärme. Det är stora företag och små företag. Det är kommunala företag och privata företag. Det ser så olika ut. Det är det som gör frågan lite mer komplicerad, om man skrapar lite grann på ytan, än vad Per Bolund nu ger sken av att den är. Jag tror att Per egentligen inser de bekymren. Det är olika ägande, och det ser olika ut. Därför är problemen olika.

Det är klart att konkurrenssituationen i denna region ser annorlunda ut än den gör till exempel i Luleå. Om vi jämför Värmdö, som är den dyraste orten, med Luleå, som har det lägsta fjärrvärmepriset, ser vi att skillnaden är väldigt stor.

Det är också därför vi behöver utreda detta. I förstone kan det låta väldigt enkelt: Det är klart att vi ska öka tillträdet till fjärrvärmenäten. Men genom att ägandet ser olika ut och de regionala förutsättningarna är olika behöver vi utreda det. Det är därför jag inte kommer att ge något besked i dag. Jag vill tillsätta utredningen därför att det behöver utredas.

Jag är inte lika tvärsäker som Per Bolund. Jag säger inte att det är en enkel match att klara det. Det är därför som vi när vi lade fram detta lagförslag förbättrade kundernas möjligheter att kontrollera priset, säkrade medlingsfunktionen och stärkte kundernas situation gentemot företagen men också hade en bra dialog med fjärrvärmeföretagen.

Egentligen är det här en fråga om förtroende från kunder gentemot fjärrvärmeföretag, där man ska diskutera priset. Men på grund av att vi inte hade tillräckligt underlag kunde vi inte lägga fram något förslag. Det är därför man tillsätter en utredning. Då är det ytterst olämpligt att statsrådet kommer och säger: Ni ska utreda så här och komma fram till detta! Då behövs ingen utredning.

Det är just därför att vi är frågande inför om det är möjligt och i så fall hur som vi kommer att tillsätta en utredning. Det Ola Alterå har sagt är att vi inte kommer att ha någon färdig utredning under 2008, eftersom vi tillsätter den under 2008. Konstigare än så är det inte.

Anf. 97 PER BOLUND (mp):

Herr talman! Nu var det inte så han sade. Han sade att det knappast blir någon ny fjärrvärmeutredning i år; regeringen hinner inte. Det tolkar jag, och troligen alla andra som läser det här, som att man inte kommer att sätta utredningen i sjön under 2008. Nu svarar ministern, vilket är glädjande, att man kommer att göra det under hösten. Det tycker jag verkligen är en välkommen utveckling.

Det är färligt att, som ministern gör, använda genomsnitt när det gäller prisutvecklingen i fjärrvärmesektorn. Precis som ministern säger är det en väldigt stor skillnad mellan olika fjärrvärmebolag och fjärrvärmenät. Även om det har varit en mindre hög utveckling av priset i genomsnitt finns det delar av landet där den har varit väldigt hög. Inte minst här i Stockholmsområdet har det varit en prisstegring på 50 procent på bara ett par år, vilket är problematiskt för de människor som sitter fast och inte har något val. De har inget alternativ. De kan inte välja en annan leverantör. Det de kan göra är att investera i en helt ny värmeanläggning, vilket är en väldigt stor kostnad för till exempel en enskild villaägare. Man ska använda statistik med försiktighet.

Ministern missförstår mig, avsiktligt eller oavsiktligt. Vi behöver inte debattera om det ska behövas en utredning eller inte. Vi är överens om att det behövs en utredning. Det vi diskuterar är vad utredningen ska ha för direktiv. Jag säger att det är dags för regeringen att ta steget, säga att vi behöver ha konkurrens i fjärrvärmenäten och ge utredningen i uppdrag att utreda hur en sådan konkurrens ska kunna uppnås och vilken form den ska ha, medan ministern står och pratar om att man ska utreda det från grunden. Är det så att det möjligtvis kan stärka fjärrvärmekundernas ställning över huvud taget? Kan man åstadkomma lägre fjärrvärmepriser med ett sådant här system? Vilka effekter får ett tredjepartstillträde på de energi- och klimatpolitiska målen?

Det tycker jag är att gå tillbaka och backa i utvecklingen, att inte ta till vara de resultat som har kommit från de tidigare fjärrvärmeutredningar som har varit. Nu borde man gå vidare och ge dem i uppdrag att ta fram ett system för hur tredjepartstillträdet skulle kunna se ut.

Regeringen har sedan fortfarande möjlighet att säga att den väljer att inte använda sig av det förslag som kommit. Men om man inte har något

konkret förslag på bordet över huvud taget är möjligheten helt bortsopad att man skulle kunna få en fungerande konkurrens på värmemarknaden. Det tycker jag vore väldigt tragiskt.

Vi är också överens om att fjärrvärme är en väldigt positiv uppvärmningsform och att den har minskat sina koldioxidutsläpp. Det har skett inte minst på grund av Miljöpartiets styrmedel, som vi införde genom den gröna skatteväxlingen. De har gjort att man styrt bort från de fossila bränslena.

Problemet om man till exempel ser till Stockholmsområdet är att man redan i dag har ett utbyte. Näten är sammanbyggda egentligen från Södertälje ända upp till Märsta. Man har ett utbyte mellan fjärrvärmebolagen där man köper och säljer värme sinsemellan.

Däremot har jag som kund inte någon möjlighet att köpa värme av en leverantör från någon annan del av nätet. Det skapar helt absurda situationer där jag som boende på den ena sidan av kommungränsen får värme från exakt samma värmekälla som en kund på den andra sidan kommungränsen. Men jag får betala mycket mer för precis samma värme som är producerad på samma enhet just för att jag inte har valmöjligheten att välja vilken leverantör jag vill ha.

Det skapar också den absurda situationen att industrier som har spillvärme som de vill bli av med och sälja till kunderna inte kan det för att den som äger fjärrvärmenätet säger nej. Vi vill inte. Vi vill producera vår egen värme. Vi vill ha full kontroll över systemet. Det gör att man i dag kyler bort värme som man skulle kunna använda till att i stället värma bostäder.

Det är typexempel på att man har ett icke-fungerande system. Vi har ett regelsystem som i dag ger privata bolag en monopolsituation i sina fjärrvärmenät. Det är klart att det inte skapar någon bra situation för kunderna. Det trodde jag att vi här skulle kunna vara överens om.

Därför skulle jag verkligen önska att regeringen nu tog steget och sade att vi vill ha en konkurrens i fjärrvärmenäten och tar fram ett förslag på hur det ska utformas.

Anf. 98 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! När jag talar om genomsnittspriset är det ett sätt att beskriva fjärrvärmepriserna sett till de elpriser som har varit. Jag tror att det är en viktig information. Men jag sade också att det ser olika ut beroende på var vi är i Sverige. Det är väldigt viktigt.

När jag träffar fjärrvärmeföretagen men också deras kunder runt om i Sverige är det helt olika om jag diskuterar detta i Skellefteå eller i Stockholm. Det är rätt viktigt att vi som politiker ser att förutsättningarna och verkligheten ser olika ut. Det innebär att om man ska göra någonting åt detta måste man också förstå det.

Jag försökte att problematisera det genom att säga att vi har kommunala bolag där vi investerat skattemedel i att bygga fjärrvärmenät. Men vi har också privata bolag som har investerat i fjärrvärmenät för att bygga ut dem. Det är två helt olika förutsättningar.

Det är därför som det är lite problematiskt när man talar om lagstiftning. Hur ska den lagstiftningen vara utformad för att det ska fungera? Det är därför vi behöver en utredning. Vi måste ta hänsyn till kundernas

verklighet och önskemål i en sådan utredning. Det är självklart. Det är därför vi utreder.

Det är klart att vi måste ta hänsyn till energieffektivitet i en sådan utredning. Också jag tycker att det är fel att spillvärme inte används på mest effektiva sätt. Men för att komma till en lagstiftning som är rimlig och bra måste man också få en chans att utreda just detta.

Fjärrvärmeföretagen har ett eget ansvar. Ibland är risken den att politiker tar på sig allt ansvar. Vi ska lösa precis alla problem. Jag har sagt till fjärrvärmeföretagen: Om kunder är missnöjda med det ni levererar och era priser måste ni också värna era kunder. Ni måste ha en dialog med era kunder. Kunderna måste förstå hur dessa priser sätts och pris-höjningarna. Annars riskerar ni en jättestor kritik.

Det är viktigt att skilja på det. Vad är den politiska rollen i detta? Vad är det vi ska göra? Men vi ska också ställa krav på dem som äger fjärrvärmeföretagen oavsett om det är privata företag, kommunala eller någonting annat, och oavsett om det är stora eller små. Jag vill ha med i perspektivet att det inte bara är en politisk uppgift att lösa detta. Det är också en uppgift för de företag som levererar fjärrvärme.

Anf. 99 PER BOLUND (mp):

Herr talman! Det sista kan vi absolut vara överens om. Det vore väldigt önskvärt om marknaden löste detta själv. Men det har den uppenbarligen inte gjort. Det räcker med att öppna ögonen och titta vad som händer till exempel här i Stockholmsregionen. Då ser man att marknaden inte har löst det.

Tyvär sålde en borgerlig majoritet i Stockholm ut fjärrvärmenäten i den här staden. Det gör nu att det är ägt av ett bolag som till med är utländskt och som styr helt och hållet över hela fjärrvärmenätet i Stockholms stad. Det är klart att det skapar ett stort problem när dessutom priserna bara går uppåt och uppåt.

Jag skulle önska att det var en fungerande konkurrens och att man skulle kunna byta uppvärmningssystem. Ministern vet lika väl som jag att för en villaägare som har fjärrvärme installerad är det investeringskostnader på flera hundratusen kronor som krävs för att man ska kunna byta och till exempel gå över till en värmepump, en pelletspanna eller liknande.

Det skapar en tröskel som avhåller människor från att syna korten för fjärrvärmebolagen. Det är de självklart ytterst medvetna om. Det är därför som de också spelar på kundernas små möjligheter att göra ett aktivt val. Det är just möjligheten att ge dem ett aktivt val som borde vara regeringens ambition.

Det är inte bara en prisfråga, utan det är också en miljöfråga. Naturskyddsföreningen har precis tagit fram kriterier för bra-miljöval-värme där man kan miljömärka sin fjärrvärme. Men ett sådant system ger väldigt liten utdelning om inte kunderna har det aktiva valet. Om jag inte kan välja bort den fjärrvärmeleverantör som producerar med hjälp av kol och aktivt välja den leverantör som producerar med biobränsle får en sådan märkning väldigt liten effekt.

Jag har tidigare trott att regeringen står på konsumenternas och kundernas sida, eftersträvar konkurrens och möjligheten att välja fritt för kunderna. Jag blir nu lite besviken på att man nu går tillbaka och inte ens

är beredd att ge konkreta utredningsförslag på hur man skulle kunna få tredjepartstillträde.

Prot. 2007/08:135
24 juni

Anf. 100 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Det är klart att vi behöver utveckla fjärrvärmemarknaden lika väl som vi behöver utveckla andra marknader. Det är också därför som vi har stärkt kundernas situation genom det senaste beslutet. Men det är också viktigt att säga att förutsättningarna är så olika.

Nu diskuterar Per Bolund Stockholmsregionen. Jag har all respekt för det, eftersom problemen här är stora. Men vi har ett omland som är ganska betydande utanför Stockholmsregionen där verkligheten kanske ser annorlunda ut beroende på var man reser i landet.

Ska jag ha en lagstiftning och ett regelverk för hela Sverige måste jag ta hänsyn till att det ser olika ut. Det är enklare att i opposition säga: Det är väl bara att stifta en lag. Men sitter man med regeringsmakten och ska lägga fram förslag som riksdagen med stor respekt ska fatta beslut om måste det vara mer genomarbetat än så.

Det är därför som vi behöver en utredning och därför som jag försöker beskriva vad det finns för frågetecken när det gäller just fjärrvärmemarknaden. Det är klart att vi behöver bättre konkurrens. Det behöver vi på alla områden. Det är klart att vi behöver en ökad effektivitet så att vi använder spillvärme, rätt uppvärmningskälla och så vidare.

Men vi behöver också en marknad och ett ökat tryck på de fjärrvärmebolag som man är missnöjd med. Konsumenter protesterar mot andra som tar ut för höga priser och annat. Det är samma sak här. Konsumenter bör också rikta sin kritik mot de fjärrvärmebolag som man är missnöjd med och ta en dialog med dem. Det kommer att krävas framöver.

Sedan lovar jag att utredningen ska få de uppdrag som krävs för att vi ska få en bättre ordning på området. Det innebär också att vi måste ta hänsyn till de olika förutsättningar som finns runt om i vårt land och inte bara ha Stockholm som utgångspunkt för de lagförslag som vi lägger fram. Vi måste se helheten. Det ligger i en regerings uppdrag. Men i grunden är fjärrvärmerna bra.

Överläggningen var härmed avslutad.

15 § Svar på interpellation 2007/08:739 om stöd till installation av energieffektiva fönster i småhus

Anf. 101 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Mikaela Valtersson har frågat mig

- om jag avser att verka för att nya medel till stödet för installation av energifönster avsätts i tilläggsbudgeten,
- om jag avser att förlänga stödet till energieffektiva fönster i småhus efter att nuvarande stödperiod löper ut samt
- vilka andra åtgärder jag avser att vidta för att få till stånd en ökad installation av energieffektiva fönster i hela bostadsbeståndet.

Regeringen införde år 2007 anslagsfinansiering av stödet för bland annat installation av energieffektiva fönster i befintliga småhus, vilket tidigare utgick som skattekreditering. Stödet gäller under en begränsad tid, och syftet är, förutom energieffektivisering, att främja ett ökat utbud av nya, energieffektiva fönster på marknaden. Jag kan konstatera att det finns ett stort intresse för stödet, men delar Mikaela Valterssons uppfattning att ekonomiskt stöd till energieffektiva åtgärder inte självklart är det mest lämpliga styrmedlet för att stimulera sådana åtgärder i bostadssektorn.

Bristande kunskap om ny teknik och dess kostnader samt om den egna energikostnaden innebär att åtgärder inte alltid genomförs trots att de är lönsamma. Därför behövs information och rådgivning. Genom klimatmiljarden har regeringen satsat på bland annat sådana insatser. En viktig roll i kunskapsförmedlingen har de kommunala energi- och klimatrådgivarna och energikontoren. Energideklarationer för byggnader är ett annat viktigt verktyg för energieffektivisering.

Vidare har den pågående energieffektiviseringsutredningen lämnat ett delbetänkande med en handlingsplan. Utredningen bedömer att 25 terawattimmar av den årliga energianvändningen inom bebyggelsen kan sparas på ett kostnadseffektivt sätt. I höst lägger utredningen fram sitt slutbetänkande med förslag på åtgärder.

Mot den bakgrunden är mitt svar till Mikaela Valtersson att regeringen har gjort en rad insatser för att få fart på energieffektiviseringen inom bostadssektorn. Stödet för installation av energieffektiva fönster i småhus är en selektiv insats som fått uppmärksamhet, men bidragseffektiviteten har ännu inte utvärderats av den ansvariga, centrala myndigheten. Regeringens allmänna uppfattning är dock att politiken i huvudsak bör bygga på en fungerande konkurrens och generellt verkande styrmedel.

Anf. 102 MIKAELA VALTERSSON (mp):

Herr talman! Jag tackar näringsministern för svaret.

Bostadssektorn står i dag för en dryg tredjedel av Sveriges energianvändning och orsakar en stor del av de utsläpp av växthusgaser som finns i Sverige. För att rejält kunna minska denna klimatpåverkan från bostäder måste både nybyggda och redan befintliga bostäder bli avsevärt mer energieffektiva. Därför behövs under de kommande åren stora energibesparande åtgärder i hela bostadsbeståndet.

Sverige har antagit ett mål om att minska energianvändningen i bostadssektorn med 20 procent till år 2020 och med 50 procent till år 2050 jämfört med 1995 års användning. Boverkets senaste utvärdering visar att det är osäkert om dessa energimål kommer att kunna uppfyllas i tid. Energianvändningen i sektorn minskar visserligen, men utvecklingen går alldeles för långsamt.

För att minska den totala energianvändningen i bostadssektorn krävs att stora energibesparande åtgärder vidtas i samband med ombyggnation och renovering. Energieffektiviseringsutredningen har konstaterat att det finns en stor outnyttjad effektiviseringspotential i den befintliga bebyggelsen, och endast en mindre del av de lönsamma åtgärderna väntas ske spontant i samband med kommande renoveringar.

En av de viktigaste åtgärderna för att minska energiförbrukningen i bostäder är att förbättra klimatskalet i husen för att förhindra att värme

läcker ut. En sådan åtgärd är att byta befintliga fönster mot mer energisnåla alternativ. Det krävs incitament som gör det lönsamt och attraktivt för människor att vidta energibesparande åtgärder. Sedan 2006 finns ett ekonomiskt stöd till installation av energieffektiva fönster i småhus. Intresset har varit stort, och redan i april i år var de 100 miljoner som avsatts för innevarande år beviljade.

Problemet för många är att det är stor ryckighet och svårförutsägbara regler för den typen av stöd. Nu har många småhusägare planerat åtgärder, såsom fönsterbyte, i vetskap om att det finns ett stöd. Regeringen har dock ännu inte gett något besked om ifall man tänker sig en eventuell förlängning av stödet eller planerar att avsätta ytterligare medel i tilläggsbudgeten. Det innebär att många småhusägare som planerat att söka stöd kanske inte längre har möjlighet att få det. Det riskerar dessutom att medföra att den ökade efterfrågan på energifönster, som vi sett under de senaste åren, mattas av.

En sak man framöver får fundera över är vilka stöd som verkligen behövs för att ge incitament till bra energibesparande åtgärder. Jag måste därför fråga näringsministern: Hur tänker regeringen då de stöd som finns inte räcker till och människor som planerat blir utan det stöd som de trodde fanns? Vad har ni att säga till dessa människor? Kommer ni att skjuta till mer pengar i år? Jag tolkar svaret från näringsministern så att stödet inte kommer att förlängas och att det inte är en väg som ni vill välja, alltså att ge incitament och subventioner till den typen av energieffektiva åtgärder.

Kommer regeringen att skjuta till mer pengar åtminstone i år så att de villaägare och småhusägare som planerat ett fönsterbyte kan få det stöd som de trodde fanns?

Anf. 103 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Jag håller med Mikaela Valtersson om att vi behöver göra saker både i nybyggda och redan befintliga bostäder. Det befintliga beståndet utgör en jättestor del. Vi river sällan våra hus, utan vi bor och renoverar. Det är bra ur resurssynpunkt, men ibland är det också kostsamt att göra om.

Det är viktigt att fundera på när vi ska ha bidrags- och stödsystem och när vi ska ha andra regelverk och styrmedel. Miljöpartiet och även Centerpartiet har varit med om att införa stödsystem. En del har varit bra, andra mindre bra. Det ska vi vara ärliga med att säga. Ibland har de stört marknaden mer än de hjälpt. När man inför sådana system är det viktigt att begränsa en del av dem i tid eftersom det handlar om en introduktion. Miljöbilspremien är en sådan sak där vi ser att vi kan ge marknaden en skjuts, men det ska inte finnas för evigt. Så är det också med en del av de program som det satsats på. Det har handlat om att ge en introduktion, skapa en ökad medvetenhet och ge en skjuts till marknaden.

I grunden tror jag att vi i första hand ska styra detta genom olika regelverk för hur mycket energi man får förbruka på en kvadratmeter. Där gör vi gemensam sak med övriga EU. Jag hyllar ju EU, och här gör vi alltså gemensam sak med EU för att hitta den typen av direktiv. Nu implementerar vi det på den svenska marknaden. Det handlar om både nybyggnationer och gamla hus. Det tror jag kommer att bli det mest

styrande och mest effektiva, för det är mycket mer marknadsbaserat och marknaden vet vad den har att förhålla sig till på lång sikt.

Vi har inbjudit marknaden till diskussion om de energieffektiviseringsmål som EU nu satt upp. Jag är nog mer optimistisk än Boverket och kan konstatera att det inom bostadssektorn finns ett oerhört tryck på ombyggnation och renovering. Man ser nämligen att man sparar pengar. Det är i takt med ökade energi- och elpriser man blir mer medveten om att den sparade kilowattimmen också är den mest miljövänliga och mest kostnadseffektiva kilowattimmen. I grunden vill jag styra åt det hållet och vill att marknaden själv tar ansvar för att se om sitt hus. Bostadsföretag tjänar ju pengar på att renovera husen och byta fönster. Då kommer det också att finnas en efterfrågan på treglasfönster och annat ute på marknaden.

Den här typen av stödsystem ska vi använda när det är absolut nödvändigt och det behövs en introduktion. Det är med den inriktningen jag ser på detta och de andra stödsystemen. Sedan får vi ta ställning till om vi ska tillskjuta ytterligare resurser under året. I grunden tycker jag emellertid att det nu är andra regelverk och styrmedel som ska styra mot ett mer energieffektivt byggande.

Anf. 104 MIKAELA VALTERSSON (mp):

Herr talman! Också jag tror att det behövs en kombination av olika åtgärder, och det krävs definitivt att man framöver ser över de lagar och regler som styr detta, till exempel i förbrukad kilowattimme per kvadratmeter. Det behöver kanske även tillföras något sådant vad gäller ombyggnation, vilket ju inte finns alls i dag.

Men det behövs också andra typer av åtgärder såsom information och i vissa fall i form av ett rent stöd för att få i gång en utveckling. Därför måste man tänka på att det sker en del positiva saker i bostadsbranschen. Det finns ett tryck på att vilja se över sin energiförbrukning, även av ekonomiska skäl, men det är långt ifrån tillräckligt. Av någon anledning finns det en del hinder och problem som gör att det inte går tillräckligt fort och att det inte sker av sig självt.

Att innan man har de nya spelreglerna och verktygen på plats avskaffa de befintliga känns lite märkligt. Jag är helt med på att man kan behöva fundera över om stödet ska se ut exakt på detta sätt i framtiden. Jag för min del tror att man kanske ska ha ett mer teknikneutralt stöd om det ska subventioneras, men det är inte riktigt dags att avskaffa det stöd som finns innan utvecklingen kommit i gång och ett nytt regelverk finns på plats. Detta stöd gäller ju endast småhus, men det finns behov av fönsteråtgärder också i flerbostadsbeståndet, inte minst i de så kallade miljonprogramsområdena där bara omkring 3 procent av fastighetsbeståndet har treglasfönster.

Det är naturligtvis inte självklart att ekonomiskt stöd alltid är det mest lämpliga styrmedlet. Jag tror att man behöver ha skärpta energikrav i både ny- och ombyggnation. Om man emellertid tar bort stödet innan de nya verktygen finns på plats visar det på en bristande ambitionsnivå i den viktiga klimatomställning som krävs.

Faktum kvarstår att det nuvarande stödet löper ut inom den närmaste framtiden, och i dag finns inga andra styrmedel som kan bidra till en ökad installation av energieffektiva fönster i bostäder. Det kommer att medverka till att en del av den energieffektiviseringspotential som finns kanske inte realiserar, vilket i sin tur ytterligare försvårar Sveriges möjligheter att nå uppsatta energimål. Dessutom kommer det att medföra negativa effekter för de fönstertillverkare som finns på marknaden och som haft en positiv utveckling de senaste åren.

Också byte av fönster bedöms ha en stor effektiviseringspotential. Åtgärderna är oftast lönsamma om det ändå finns ett renoveringsbehov, men det sker inte alltid. För små småhusägare är det trots allt en stor kostnad. Frågan, som jag inte tycker att näringsministern riktigt svarat på, är hur man ser på dem som planerat ett byte under innevarande år. De har utgått från att stödet finns, och intresset har varit stort.

Det är positivt att det är ett så stort tryck därför att så många vill vidta åtgärder så att pengarna är slut redan i april. Kan man då inte tänka sig att även om ni lägger fram andra styrsystem senare att under detta innevarande år skjuta till mer pengar för dem som ändå har planerat den typen av ganska kostsamma åtgärder med hjälp av det stöd de trodde fanns?

Anf. 105 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Jag vill hålla med Mikaela Valtersson om att information är viktig. Det är därför vi har ökat insatserna till klimat- och energirådgivarna att också nå ut till svenska folket. När de renoverar och bygger om är det vettigt att se över hur skalet ser ut. Byte av fönster är redan i dag en lönsam åtgärd.

Vad är det som gör att vissa skattebetalare ska subventionera andra skattebetalare när de byter fönster? Det är så frågan måste ställas. Det är inte så att pengarna ramlar ned från himlen och helt plötsligt finns en massa pengar som kan fördelas på ett gott sätt. Det är några skattebetalare som betalar in skatten, och några andra får pengarna i form av stöd och bidrag.

Min grundinställning är att när vi nu har energipriser och elpriser som ser ut som de gör är investeringar i den typen av åtgärder redan i dag lönsamma. Då ska vi akta oss för att ha stödsystem där marknaden ändå tar hand om omställningen.

Skärpta energikrav och skärpta krav på befintliga byggnader och nybyggnation finns och är på väg in. Det är bland annat tack vare att vi har kommit överens på EU-nivå, men vi inför också själva en hel del av detta.

Hur definierar vi ett nollenergihus i Sverige så att man vet vilka regelverk som finns i sammanhanget? Det är viktigt att se att vi med förutsägbara, långsiktiga och marknadsbaserade styrmedel kommer att ändra detta. Vi kan sedan i vissa lägen behöva omställning eller stödsystem som skjutsar på. Men vi är inte i det läget nu, tycker jag, att det är ett sådant stödsystem som är högst prioriterat.

Sedan får vi ta ställning till det här budgetåret när vi ser hur intresset är. I grunden är det andra styrmedel som jag vill använda, som vi redan har introducerat och som är på väg in. Det kommer att ge en ordentlig styreffekt.

Anf. 106 MIKAELA VALTERSSON (mp):

Herr talman! Det var ett tydligt besked från näringsministern att det inte är högprioriterat att ha den typen av stöd kvar.

Det är viktigt att ha en kontinuitet i de stödsystem och regelverk som finns. Problemet är att det blir en stor ryckighet för människor som har förväntat sig att det finns ett stöd för att vidta en stor åtgärd i sina hus som också är klimatsmart och bra för miljön, men sedan finns inte stödet om inte pengar skjuts till. Det skapar en problematisk ryckighet och oförutsägbarhet.

Näringsministern frågar sig hur man kan motivera att vissa skattebetalare ska subventionera åtgärder som andra skattebetalare vidtar. Det är ett dilemma som jag verkligen tycker att man ska ta på allvar och att politiker alltid ska fundera över. Vi ska vara försiktiga med de resurser vi har.

Samtidigt måste vi också fundera på hur vi klarar den stora utmaningen och det stora ansvar som vilar på oss att skapa ett hållbart samhälle och klara klimatomställningen. Om vi tar det ansvar som krävs och vidtar de åtgärder som krävs för att nå dit gynnar det alla medborgare i ett land och alla skattebetalare. Det är i ljuset av det vi måste fundera över vilken typ av åtgärder och stödsystem som krävs för att nå den utveckling vi vill ha. I dag kan vi se att det inte går tillräckligt fort och att vi inte når dit riktigt i den takt vi vill. Då måste vi fundera över vilka åtgärder som krävs. Vilka beslut och vilket ansvar krävs från oss politiker för att komma dit? Då är detta en sådan sak.

Det är samma logik och resonemang som ni har haft bakom miljöbilspremien. Här är det vissa skattebetalare som kanske åker kollektivt till jobbet varje dag, men de sponsrar att få i gång en utveckling på miljöbilsmarknaden. På samma sätt kan man motivera den typen av åtgärder om det leder till något positivt och bra för de flesta medborgare.

Anf. 107 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Mikaela Valtersson pratar om kontinuitet. Men kontinuitet innebär inte att stödet ska finnas för evigt. Kontinuitet innebär att något införs under en period och man vet vilka regler som gäller – men sedan tar det slut.

Med miljöbilspremien har vi resonerat på det sättet. Den finns under en period när vi vill introducera ett tänkande, ett kunnande, för företag att utveckla produkter. Men sedan tar det slut. Marknaden klarar av detta i nästa steg. Det är därför jag gör jämförelsen i fråga om varför man ska låta vissa skattebetalare betala andra skattebetalares byte av fönster – därför att under en kort period fungerar det. Men det innebär inte att det ska vara så i längden.

Vi har fått kritik från marknaden på andra områden, till exempel när det gäller oljekonverteringsstödet. Man tycker att marknaden har förstörts snarare än hjälpts av stödet. Vi måste ta till oss det. Om vi vill mil-

jön väl och om vi vill småföretagandet väl måste vi också lyssna på vad de säger.

Vi måste naturligtvis se på vilka åtgärder som är mest effektiva. Jag menar att de långsiktiga styrmedlen handlar om regelverk, nybyggnation och befintliga hus. Det finns en del regler som har satts i sjön, och några är på väg in.

Sabo säger att de tjänar pengar på att spara energi. Det gör alla när energikostnaderna är som de är. Då gäller det för politiken att vara vis i hur man använder skattemedel och vara så träffsäker man bara kan i vilka åtgärder som genomförs. Med de saker som regeringen genomför ser jag en positiv utveckling. Det möter jag också i dialogen när vi pratar om energidirektivet och det som handlar om energieffektivisering. Jag tror att vi kan känna oss positiva. Det kommer nya förslag i Energieffektiviseringsutredningen. Då kommer vi att återkomma med ännu fler åtgärder som styr åt det hållet.

Överläggningen var härmed avslutad.

16 § Svar på interpellation 2007/08:775 om ökat antal konkurser

Anf. 108 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Börje Vestlund har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att motverka ökningen av konkurser som drabbar småföretag och anställda i småföretag.

Under flera år har företagskonkurserna i Sverige legat på historiskt låga nivåer. De nådde under förra året sin lägsta nivå sedan 1980-talet. Det vi nu ser är effekter av att konjunkturen mattas av och att fler företag därför får det svårare att överleva. Företagstjänster är ett tydligt exempel på en bransch som snabbt påverkas när konjunkturen försvagas och efterfrågan minskar.

Regeringens inställning är självklart att uppmuntra fler att starta och driva företag, men vi inser också att en del kommer att vara mindre lyckosamma med sitt företagande. Konkurs är en oundviklig marknadsmekanism och del av den naturliga livscykeln på marknaden. Nedläggning av företag som saknar förutsättningar att överleva kan dock samtidigt leda till förnyelse och ekonomisk tillväxt. Det samhället måste kunna erbjuda är goda råd till dem som startar företag så att de kan bedöma sina affärsidéer och möjligheterna att överleva på dessa. Regeringen har därför till exempel förstärkt insatserna för rådgivning till företagare. Vi förbättrar även företagets förutsättningar för ökad lönsamhet, till exempel genom jobbskatteavdraget för näringsinkomster, arbetet för att minska företagets administrativa börda med 25 procent, den slopade medfinansieringen i sjukförsäkringen för arbetsgivare, översynen av trygghetssystemet och förlängd redovisningsperiod för mervärdesskatt.

En sak som oroar mig är att vi i Sverige, liksom i många andra europeiska länder, har en misstro mot företagare som har varit med om en konkurs. Regeringen anser att man ska kunna betrakta en företagskonkurs som en möjlighet att lära. Misslyckas man en gång har man oftast bättre möjlighet att lyckas nästa gång. Det handlar om att ha en generös inställning till att seriösa entreprenörer får en andra chans.

Regeringen vill förhindra konkurser i livsdugliga företag genom att öka tillgången till kapital och skapa en effektivare reglering för företag i ekonomisk kris. Regeringen har förbättrat tillgången till kapital för småföretag bland annat genom avskaffandet av förmögenhetsskatten, översynen av statens kapitalförsörjningsinsatser och höjningen av maxbeloppet för Almis mikrolån.

Regeringen har också tillsatt en utredning som ska se över konkursreglerna med syftet att göra lagstiftningen mer inriktad mot att främja entreprenörskap, företagande, sysselsättning och tillväxt. Genom att förbättra och samordna förfarandena för företagsrekonstruktioner och konkurser ska företag med goda framtidsutsikter kunna rekonstrueras snabbare och till en lägre kostnad. Utredningen ska även lämna förslag om skuldnedsättning för överskuldssatta företag med personligt ansvar för företagsskulder.

Låt mig slutligen nämna att det under 2007 startades rekordmånga nya företag, 57 194, och uppföljningar av de företag som startade 2003 visar att överlevnadsgraden är hög. Det tycker jag visar att Sverige på senare år har fått ett bättre företagsklimat som får fler att starta företag och fler livsdugliga företag att överleva.

Anf. 109 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Jag vill först tacka statsrådet för svaret. Jag kan knappast säga att jag tycker att jag har fått svar på min fråga. Den handlade om vad näringsministern skulle vidta för åtgärder för att minska den accelererande utvecklingen av antalet konkurser.

Av svaret framkommer att näringsministern inte tycker att det är ett problem. Näringsministern hänvisade i sitt svar till att konkurser är en marknadsmekanism och en del av den naturliga livscykeln på marknaden. Jag är inte helt säker på att personer som är kunniga i företagande och företagsutveckling skulle hålla med om detta. Å andra sidan kan man inte kräva att näringsministern skulle ha någon annan uppfattning med tanke på hur framför allt Centerpartiet genom en del av sina ledamöter anser att man kan lura småföretagare genom att sätta företag som skapades uteslutande av politiska skäl i konkurs.

Herr talman! Bakom varje konkurs finns två huvudsakliga förlorare. Å ena sidan är det anställda som kan mista sin anställning. Å andra sidan är det leverantörer, inte sällan småföretagare, som inte får betalt för sina leveranser. Att komma med förklaringar om att konkurs är en marknadsmekanism visar bara hur lite näringsministern bryr sig om småföretagarnas villkor.

Herr talman! Visst är det sant att företag som saknar förutsättningar att överleva inte kan fortsätta att fungera på marknaden, men att konkursen skulle vara en del i en naturlig livscykel på marknaden som näringsministern anför tyder bara på att näringsministern har dåliga kunskaper på området. Tvärtom finns det en ordentlig diskussion kring konkurslagstiftningen och hur den bättre kan anpassas till företagsrekonstruktioner. Detta nämner dock näringsministern endast i förbigående i sitt svar.

Konkurserna har under årets första fem månader ökat med 3 procent. Det är ingen jättehög siffra, men kommentarerna från såväl ITPS som UC – ett företag som undersöker kreditvärdigheten hos företag – är att man förväntar sig en uppgång av antalet konkurser den närmaste tiden. Dessutom finns flera olika branscher som är oroliga över lönsamheten i just deras bransch.

Vad är då näringsministerns redskap? Först och främst får vi den vanliga visan om hur duktig regeringen är när det gäller företagens villkor. Men om det är så, varför ökar då antalet konkurser? De företag som har gått i konkurs har ändå omfattats av jobbskatteavdraget för näringsinkomster, den slopade medfinansieringen av sjukförsäkringen, den förlängda redovisningsperioden för mervärdesskatt och avskaffandet av förmögenhetsskatten. Självklart lider de precis som alla andra företag av regeringens saktfärdighet med regelförenklingar och av att inte översynen redan är gjord vad gäller statens kapitalförsörjningsinsatser. Mer än så verkar inte näringsministern ha i sin verktygslåda.

Herr talman! Jag tycker självklart att det är positivt att regeringen har tillsatt en utredning som ska se över konkurslagstiftningen. Det är viktigt att det blir en lagstiftning som främjar företagsrekonstruktioner bättre än rena företagsnedläggelser.

Låt mig nämna den situation Sverige befann sig i under början av 1990-talet, då jag arbetade just med konkursfrågor i Hotell- och Restaurangfacket. Under perioden gick en majoritet av restaurangerna i Stockholms innerstad i konkurs. Det var ju en sak, men det intressanta var att med ett par undantag stängde inga av dessa restauranger. Så gott som alla fortsatte att vara restauranger efter att en ny ägare hade tagit över verksamheten. Detta om något visar behovet av rekonstruktioner i stället för konkurs.

Förutom de vanliga standardsvaren om hur duktig näringsministern är skulle jag avslutningsvis vilja ha svar på frågan: Vad tänker näringsministern göra konkret för att minska antalet konkurser?

Anf. 110 ERIK A ERIKSSON (c):

Herr talman! Tack för svaret på interpellationen, och tack för att interpellationen ställs!

Varför tackar jag för detta? Jo, för att då får vi en diskussion om synen på företagande, vilket jag tycker är alldeles nödvändigt. Synen på företagandet har inte diskuterats tillräckligt mycket, eftersom många av oss svenska medborgare har varit förvisade till att vara löntagare. Det har varit det fina medan att vara företagare inte alltid har varit det som ska ses som en norm eller ens en möjlighet.

Jag tänker på det historiska arvet. Den som har varit företagare har haft stora svårigheter att kunna skaffa sig en föräldrapeng eller en sjukförsäkring som har varit vettig, vilket många gånger har gjort att man har känt sig som i ett utanförskap, trots att man lägger ned många arbetstimmar per vecka och gör ett gott arbete för samhället i stort. Man kanske har många anställda, kanske är man fåmansföretagare.

Synen på företagandet är alltså väldigt viktig, och därför är det bra att diskussionen kommer upp. Den kommer upp på olika sätt, inte bara i riksdagens kammare utan i samhället i stort. Det ser ganska olika ut i vårt land. I vissa områden finns en stark företagarkultur där det är ganska naturligt att människor tar över företag över generationsgränser – inte nödvändigtvis inom en släkt, även om det kan vara det. Det kan även vara på andra sätt.

Det är därför olika vad man har med sig i bagaget. Jag hör till de riksdagsledamöter som har en F-skattsedel sedan 1997. Kollegan här i kammaren yttrade någonting om att vi centerpartister i riksdagen går i konkurs i större utsträckning. Då skulle jag vilja säga att procentuellt sett är det ganska många som har F-skattsedel i vår grupp. Jag har inte kontrollerat det, men jag tror att det är så. Vi är flera som jag vet om som inte har gått i konkurs. Jag skulle önska att det vore fler riksdagsledamöter som hade denna bakgrund eller som kanske har provat på företagandet.

Låt mig säga att vad jag tycker är viktigt i debatten är att det inte är någon skam att ha gjort konkurs. I Sverige har det ansetts vara en skam, och det beror på synen på företagandet i samhället i stort. Detta tycker jag är beklagligt. Ett företag kan försättas i konkurs av olika skäl. Orsakerna kan vara sådana som man inte råår på, men det kan också vara olika personliga skäl som gör att man inte lyckas driva sitt företag. Därefter blir man satt i karantän i fem år.

Jag tycker att det är ytterst olyckligt att samhället behandlar medborgarna på det sättet. Eftersom vi har ett regelverk som reglerar hur konkursen ska slutföras lagmässigt tycker jag att det är alldeles för hårt som det har varit tidigare. Det finns säkert goda skäl att se över det här.

När det gäller synen på företagandet handlar det också om att tidigt få unga människor att känna att det här kan vara en framkomlig väg i livet. Det tycker jag är viktigt, och där finns det faktiskt flera saker som jag tycker att regeringen redan nu har öppnat för.

En sak som jag särskilt vill nämna är att regeringen har beslutat att ta bort förmögenhetsskatten. Den är en sådan viktig faktor som företagarna och branschorganisationerna har pratat om är en hämsko för nyföretagandet i landet. Det är en viktig del.

En annan del kan vara statliga företag som kan bromsa utvecklingen om de blir alltför stora. Det gäller för all del även icke-statliga företag. Det kan leda till att det blir en stagnation och att inte normen eller synen på företagandet blir den rätta som man önskar.

Nåväl – jag tackar för svar, och jag hoppas att frågan kommer att belysas fortsatt, och inte bara när det är en alliansregering. Den här frågan är alltid viktig, och jag menar nog att det trots allt redan nu har skett förändringar på en ganska kort tid som vi har att se fram emot resultaten av. Företagarfrågor liksom många andra frågor förändrar sig ju inte så snabbt i realiteten.

(forts. 18 §)

Kammaren beslutade kl. 14.27 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.30 då statsminister Fredrik Reinfeldt (m) skulle lämna svar på interpellation 2007/08:796.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.30.

17 § Svar på interpellation 2007/08:796 om statsministerns besvarande av interpellationer

*Svar på
interpellationer*

Anf. 111 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Herr talman! Bosse Ringholm har frågat mig om jag kan redovisa för riksdagen vilken typ av interpellationer jag anser ska besvaras av statsministern.

Det kan vara värt att påminna om de svar som vid liknande frågor tidigare avgetts i denna kammare.

Riksdagens arbete med att granska regeringen och dess arbete är en viktig del i vårt parlamentariska styrelseskick. Därför är det för mig som statsminister självklart att från regeringens sida underlätta och möjliggöra denna granskningsprocess. Det är därför naturligt för alla regeringens ledamöter att delta vid såväl frågestunder och åiterrapporteringar som interpellationsdebatter.

Till detta kommer konstitutionsutskottets viktiga arbete och möjligheten att ställa skriftliga frågor. Som statsminister sätter jag stort värde på dialogen med riksdagens ledamöter vid statsministerns frågestund, som regelbundet hålls i kammaren.

Låt mig därför konstatera att det inte har saknats möjligheter att framställa frågor eller att ta debatten med mig såväl vid frågestunder som under de omfattande utfrågningar som jag varit med om i EU-nämnden inför Europeiska rådets möten och, som i dag, vid åiterrapporteringar eller vid den granskning som jag är underställd i konstitutionsutskottet.

Det är fortsatt regeringens mening att en aktiv dialog mellan riksdag och regering även framgent förblir en viktig del i vårt arbete.

Interpellationsinstrumentet är en del i den dialogen. Att på förhand peka ut vilka interpellationer som kommer att besvaras av statsministern eller andra statsråd låter sig däremot av naturliga skäl inte göras. Det måste avgöras från fall till fall.

Låt mig avsluta med att göra interpellanten uppmärksam på hur regeringens arbete är organiserat. Regeringen svarar gemensamt för den förda politiken. Därför är det inte avgörande vilket statsråd som besvarar en interpellation. Regeringen står gemensamt bakom fattade beslut och gemensamt bakom de svar som ges på interpellationer.

Anf. 112 BOSSE RINGHOLM (s):

Herr talman! Statsminister Fredrik Reinfeldt har gjort det till en dålig vana att undvika att svara på interpellationer som rör hans ansvarsområde eller uttalanden som han gjort som statsminister. Därför har jag i en interpellation ställt två frågor till statsministern.

Jag har för det första frågat: Varför är statsministern ovillig att besvara interpellationer som uppenbart berör hans ansvarsområde eller handlar om uttalanden som statsministern gjort?

Jag har för det andra ställt frågan: Kan statsministern redovisa för riksdagen vilken typ av interpellationer han anser ska besvaras av statsministern?

Av för mig outgrundlig anledning har den första frågan sorterats bort av kammarkansliet, och därför får jag upprepa frågan till statsministern: Varför är statsministern ovillig att besvara interpellationer som uppenbart berör hans ansvarsområde?

Jag har genom flera exempel i min interpellation pekat på att frågor som ställts till statsministern och som enkannerligen berör enbart statsministern undviker han ändå att svara på.

Det mest flagranta exemplet tycker jag är det som har skett under senare tid, det som faktiskt hände förra veckan och som till och med var föremål för en diskussion i EU-nämnden för en kort stund sedan. Det var nämligen när den socialdemokratiska oppositionsledaren Mona Sahlin frågade statsministern om han tänkte ta något initiativ på Europeiska rådets möte förra veckan för att reda ut de oklarheter som finns kring det så kallade Vaxholmsmålet.

Det är bara statsministern som representerar Sverige i Europeiska rådet. Ingen annan kan agera i Europeiska rådet än statsministern. Ändå skickar statsministern frågan vidare till arbetsmarknadsminister Littorin, som inte ens har tillträde till Europeiska rådet, och han ger ett allmänt svar att det inte är läge att nu ta upp frågan och så vidare.

När jag lyssnade på statsministern för en liten stund sedan i EU-nämnden förstod jag att det inte är läge för Sverige att ta upp några frågor i EU därför att det inte står på dagordningen just nu. Och när Sverige blir ordförandeland är det inget läge för Sverige att ta upp frågor, för då är vi ordförande och alltså behöver vi ingen EU-politik. Och vi har uppenbarligen ingen EU-politik just nu i Sverige så länge som statsministern heter Reinfeldt.

Min första fråga intresserar nog inte bara mig utan kanske också allmänheten, varför statsministern är så ovillig till en debatt.

Nu säger statsministern att han svarar på frågor under frågestunden. Ja, det är bra, men efter en snabb omgång med partiföreträdarna är det ett stort antal riksdagsledamöter som ställer frågor. De ställer en fråga, och statsministern svarar oftast på någonting helt annat. Det kallar inte jag debatt. Det ges inte ens tillfälle till en replikväxling på det uteblivna svaret.

Då är frågan: Vad är det statsministern är rädd för? Är statsministern rädd för svaren, att han inte har svaren, att det är fel svar eller att det är svar som han inte kan försvara?

Det finns många frågor där det vore intressant att höra om statsministern har haft en reell uppfattning.

Jag har anfört ett annat exempel som jag själv har interPELLERAT om men där jag naturligtvis inte fick tillfälle till någon debatt med statsministern. Det var nämligen när statsministern i början av året går ut och i stort sett tar död på den parlamentariska Klimatutredningen och säger att den kan läggas till handlingarna, att den inte har något värde och inte är intressant. Då var min fråga: När den inte ens har presenterat sitt betänkande, varför avfärdar statsministern Klimatutredningen? Vad är det för idé att ha parlamentariska utredningar om de inte ens får tala till punkt och ännu mindre får gå ut på remissomgång och allt annat? Statsministern behagade naturligtvis inte svara på frågan.

Därför kvarstår frågan till statsminister Reinfeldt: Varför är statsministern ovillig att besvara interpellationer som uppenbarligen berör uttalanden som han själv har gjort eller hans eget ansvarsområde? Man kan inte delegera allt, statsministern. Något eget ansvar måste man också ha själv.

Anf. 113 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Herr talman! Om vi antar att denna interpellation är väckt i akt och mening att slå vakt om ett instrument som ska användas på ett riktigt sätt kanske det ska påpekas att man då lämpligen bör hålla debatten till det som interpellationen handlar om, så att det inte blir någon bred beskrivning och återgivande av utfrågningar i EU-nämnden eller någon sorts försök att ta in andra typer av frågor. Annars blir det som för interpellanten själv, att han inte kan hålla sig inom de gränser som han försöker sätta för andra.

Den fråga man måste ställa sig efter att ha lyssnat på Bosse Ringholm är: Är det ett väldigt ovanligt förfarande att man lämnar ifrån sig en interpellation som riktas direkt till statsministern?

Jag har vid flera tillfällen återgivit för kammaren att har det skett någonting med den nya regeringen är det att vi har gått i riktning mot att vi har en statsminister som faktiskt svarar på interpellationer och därmed bryter en socialdemokratisk tradition, som såg annorlunda ut.

Göran Persson svarade inte på interpellationer under sin tid som statsminister mellan 1996 och 1998. Perioden 1998–2002 framställdes 61 interpellationer till Göran Persson, och han svarade på 0. Under mandatperioden 2002–2006 framställdes 62 interpellationer, och Göran Persson svarade på 6. Alla dessa 6 tillkom efter att en interpellant från det borgerliga lägret hade ställt frågan varför Göran Persson inte svarade på interpellationer.

Jag kan också notera att 15 interpellationer har ställts till mig under den här mandatperioden, och jag har nu svarat på 5. Om Bosse Ringholm fortsätter i samma ärende kan jag snart, när jag har svarat på den sjätte, innan ens två år har förlöpt ha prickat av lika många interpellationer som Göran Persson svarade på under tio och ett halvt år som statsminister.

Och nu står Bosse Ringholm här och talar om att det är något unikt som har skett, någonting som är konstigt.

Men det blir ännu märkligare om man går igenom hur det har sett ut när Göran Persson ägnat mycket tid åt att inte svara på interpellationer.

Under det sista riksmötet som statsminister fick Göran Persson 15 interpellationer, och han lämnade ifrån sig merparten. Och, hör och häpna, 6 av dem överlämnades till Bosse Ringholm! Bosse Ringholm är faktiskt en av dem som mest frekvent har ägnat sig åt att svara på andras interpellationer. Frågan som ställs bör besvaras av mästaren själv, den som vet mer än någon annan varför man svarar på andras interpellationer, nämligen Bosse Ringholm.

För att visa poängen med detta att det är direkt riktade frågor som hänför sig till vad statsministern har för ansvar kan vi bland annat notera att Stefan Attefall den 17 maj 2005 framställde en interpellation till statsminister Persson om förtroendet för Regeringskansliet och vilka direkta åtgärder statsministern personligen avsåg att vidta för att bringa klarhet i bland annat statssekreterare Lars Danielssons förhållanden på annandag jul 2004. Det finns en liknande interpellation som väcktes dagen efter av Allan Widman, Folkpartiet, som också frågade efter direkta åtgärder som statsministern vidtagit för att försäkra sig om att han själv fått fullständigt korrekt information av Lars Danielsson om telefonsamtal och andra förhållanden.

Detta skulle falla direkt inom definitionen av vad Bosse Ringholm med högstämmd röst just har berättat är ett måste att klara av. Men, hör och häpna, Göran Persson svarade inte på de här frågorna! Och det blir ännu värre! Vet ni vem som svarade på interpellationerna? Bosse Ringholm!

Bosse Ringholm svarade i Göran Perssons ställe och står nu här och påstår att det är jag som har en avvikande attityd. Förklara för alla nu, Bosse Ringholm, hur ni resonerade i den förra regeringen när frågor direkt riktade till statsministern besvarades av Bosse Ringholm! Då blir det en mer begriplig debatt.

Anf. 114 BOSSE RINGHOLM (s):

Herr talman! Det är alldeles uppenbart att Fredrik Reinfeldt har ett Göran Persson-komplex. Fredrik Reinfeldt har svarat på fem interpellationer under den här perioden. Fyra av dem har handlat om varför han inte svarar på interpellationer. Det tror jag är ett svårslaget rekord. Det är möjligt att Reinfeldt kan överträffa sig själv, men jag tror inte att någon annan kan slå det rekordet.

Det är alldeles rätt att om det ställs frågor till statsministern, om han heter Reinfeldt eller något annat, som handlar om sakpolitiken ska naturligtvis statsministern hänvisa dem till berört statsråd. Det är vad som har skett vid tidigare tillfällen.

Men det är inte den typen av frågor jag talar om. Jag hänvisar i min interpellation till att jag tycker att det är rimligt att om någon ledamot i riksdagen ställer en sakfråga till statsministern som berör ett fackstatsråds ämnesområde ska den delegeras till fackstatsrådet.

Jag har ställt frågan till Fredrik Reinfeldt om Fredrik Reinfeldts eget agerande. Om statsministern väljer att avfärda Klimatutredningen innan den ens har presenterat sitt betänkande kan rimligen inte något fackstatsråd hitta någon urskuldande ursäkt varför statsministern är så nonchalant mot Klimatutredningen och dess betänkande. Om oppositionsledaren vill

ha en debatt med statsministern om varför han inte tänker ta något initiativ i EU – det är aldrig läge att ta något initiativ för Sverige i EU numera – hänvisar han till en minister som inte ens är närvarande på det europeiska toppmötet.

Jag tycker att det är en märklig situation att det första statsministern börjar sin replik till mig med är att säga att jag tar upp fel frågor, att jag inte ställer frågorna på rätt sätt, att det är fel ämnesområde, att det är en alldeles för bred politisk diskussion som jag för. Vi har en statsminister här som hela tiden försöker fly diskussionen.

Politik handlar faktiskt om diskussion. Politik handlar om debatt, om att olika ståndpunkter möts. Sedan får väljarna avgöra om de gillar den ena eller den andra ståndpunkten.

Här har vi en mästare som står och berättar att det är fel frågor, fel tillfälle, fel innehåll, fel politisk bredd i frågeställningen. Det har varit något annorlunda förr, och så vidare. Men vi vill ha en debatt i sakfrågorna som Fredrik Reinfeldt ansvarar för. Är man statsminister har man väl något ansvar för helheten?

Jag har använt två exempel. Jag skulle kunna ta massor av andra exempel. Vi har en oerhört intressant diskussion som pågår nu om regionfrågan i Sverige. Det ansvariga statsrådet är uppenbarligen för att något ska göras i regionfrågan. Statsministern har motsatt uppfattning. Han åker till Sveriges Kommuner och Landstings kongress och säger att ingenting ska göras. Det ska läggas en död hand över det.

Jag är säker på att det inte är någon idé att försöka interpellera om vad statsministern tycker, för han skickar frågan till det ansvariga statsrådet, Mats Odell, som tycker något helt annat. Så undviker Fredrik Reinfeldt den debatten också.

Som sagt var, skicka gärna sakfrågorna där regeringen gemensamt står för en uppfattning till det ansvariga statsrådet! Men om regeringen inte har någon uppfattning, har olika uppfattningar, eller diametralt olika uppfattningar som i regionfrågan, vore det rimligare om landets statsminister sade: Det här försöker regeringen enas om. Det här försöker vi utveckla på något vis.

Jag tycker att det är ynkligt, Fredrik Reinfeldt, att som interpellant ständigt få som svar att vi ställer fel frågor, att vi tar upp fel debatt, att det är fel sammanhang och att det inte har rätt politiskt innehåll när vi försöker få till stånd en politisk debatt.

En sak är att statsministern inte vill ta något initiativ i EU. Vi känner väl till att det är en väldigt passiv EU-politik. Men statsministern borde i varje fall kunna motivera denna passivitet i debatt med oss riksdagsledamöter.

Anf. 115 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Herr talman! Jag brukar säga att en fördel – det finns många fler – med att socialdemokratin hamnar i opposition är att de upptäcker riksdagen. De upptäcker att riksdagen finns och att det behövs utrymme för debatter och dialog av olika slag. Och så tänker de: Hoppas att ingen minns hur det var under vår tid. Hoppas att det inte finns någon kvar som kan vittna om hur vi betedde oss i regering och hur vi har sett på olika debattinstrument.

Den långa recensionen av statsministerns frågestund kan jag reflektera över med mitt ansvar som dåvarande gruppledare som satt i förhandlingarna med Socialdemokraterna kring hur statsministerns frågestund skulle utformas. De invändningar Bosse Ringholm har framfört om att det är kort om tid och att det är svårt att återkomma till flera frågor var på pricken det som de borgerliga företrädarna sade inför en helt ointresserad socialdemokratisk majoritetsföreträdare.

Detta, menade man, var det instrument som skulle tillföra möjligheten att ställa frågor till statsministern, eftersom vi ju alla kunde konstatera att Göran Persson inte svarade på interpellationer. Jag har återgivit hur det har legat till i historien.

Hela grunden för Bosse Ringholms argumentering blir: Hoppas ingen minns. Hoppas ingen kollar hur det var. Hoppas framför allt att ingen hittar den centrala roll som Bosse Ringholm – hör och häpna – har haft i hanteringen av hur man undgår den typ av debatt som nu Bosse Ringholm efterlyser, väl i opposition, väl i den roll han nu har.

Skälet till att jag har lite svårt att ta det på allvar är att jag vet när det är hyckleri som står på dagordningen. Detta är hyckleri. Det må väl vara på det viset.

Det är också ett sätt att försöka blanda in en lång rad andra frågor som det finns forum för. Jag har just suttit en dryg timme i EU-nämnden med möjligheter för socialdemokratiska närvarande ledamöter att ställa frågor, precis som det var *inför* Europeiska rådet.

Jag deltar i statsministerns frågestund. Jag deltar i partiledardebatter. Jag deltar aktivt i samhällsdebatten.

Det Bosse Ringholm frågar efter är inte det interpellationsinstrument som ser ut som det riksdagen har och som är stadgat i regeringsformen. Bosse Ringholm vill inte acceptera att det i grunden är ett uttryck för vad regeringen tycker. Bosse Ringholm tycker att det ska vara ett individuellt instrument för att socialdemokratin ska hävda att det finns sprickor i den borgerliga allianspolitiken.

Sanningen är att vi har en väl samspelt alliansregering som är samlad kring politiken i en utsträckning som är historisk och som retar socialdemokratin som gör återkommande försök att hävda att så inte är fallet. Det kan man naturligtvis föra en debatt kring, men det lämpar sig inte för att försöka sänka vad ett interpellationsinstrument är för något. Det är det som var grunden för alla svar, inte minst de Bosse Ringholm själv, Pär Nuder och andra har återgivit, nämligen att det är ett uttryck för vad som är regeringens politik. Det är därför det spelar mindre roll vilket enskilt statsråd som levererar svaret.

Anf. 116 BOSSE RINGHOLM (s):

Herr talman! Varför är statsministern ovillig att svara på interpellationer? Det kan finnas sprickor i regeringen, sade statsministern alldeles nyss. Det är möjligt, men vi riksdagsledamöter har väl anledning att be att få debattera dessa sprickor som finns i Fredrik Reinfeldts regering.

Fredrik Reinfeldt kommer inte lätt undan genom att säga att det får någon annan minister svara på. Sprickorna finns ändå kvar i den borgerliga alliansregeringen.

Det vi uppenbart kräver vill statsministern inte villfara oss, nämligen debatt där statsministern personligen gör uttalanden, där statsministern

tar ansvar för hela politiken och inte bara för ett sakområde. Jag har ingen annan uppfattning än statsministern: Om det handlar om sakfrågor ska debatten i första hand föras med respektive statsråd.

Men det är klart att det är en övergripande fråga om man frågar landets statsminister vilket initiativ han tänker ta på det europeiska toppmötet för att klara ut de olägenheter som har blivit av den så kallade Vaxholmsdomen. Ingen annan än statsminister Reinfeldt är närvarande på Europeiska rådets möten. Det går inte att skicka något fackstatsråd framför sig som något slags förklade. Ändå gör Fredrik Reinfeldt det. För han räds debatten.

Det är möjligt att det finns sprickor i alliansregeringen om just Vaxholmsdomen, att det finns något parti som vill göra mer – det är inte så svårt – än vad nuvarande regering har gjort, det vill säga ingenting. Det är möjligt att det finns något parti som vill göra något i varje fall med anledning av Vaxholmsdomen.

Men varför inte ta den debatten då och förklara och beskriva för oss ledamöter varför regeringen är ovillig till diskussion, i stället för att skjuta frågan åt sidan hela tiden? Det håller inte, statsministern. Man kan inte fega ur hur länge som helst.

Anf. 117 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m):

Herr talman! Det här är den typ av debatter som man vill gå tillbaka till när man har lämnat politiken för att påminna sig om hur det ibland har varit. Jag skulle till och med kunna ha högläsning för barnbarnen för att försöka få dem att förstå hur komisk politiken är ibland.

Anklagelsen är att jag inte svarar på interpellationer när jag svarar på en interpellation. I denna interpellationsdebatt, som handlar om att man ska sköta interpellationsinstrumentet, förs in helt andra frågor som inte har med interpellationen att göra. När jag bevisar att interpellanten själv har haft en mycket aktiv roll i att göra på precis det sätt han nu anklagar andra för att felaktigt använda vill han inte kommentera det. Säger man att socialdemokratin anklagar en för att riva upp sprickor i regeringen hävdar han att jag har slagit fast att det finns sprickor i regeringen. Det är egentligen bara Bosse Ringholm som kan hålla på så här.

Jag tror att jag ska förorda högläsning ur de här debatterna. Det blir på något sätt till slut så roligt att de måste sparas bara av det skälet. Av den anledningen får vi väl tacka för att det finns stenografer så att det finns möjlighet att gå tillbaka och i framtiden följa hur debatterna ibland har nått nya, höga höjder, som den har gjort i dag.

Överläggningen var härmed avslutad.

18 § (forts. från 16 §) Svar på interpellation 2007/08:775 om ökat antal konkurser

Anf. 118 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Jag svarade tidigare på en interpellation om företagskonkurser. Börje Vestlund, som interPELLERAT, tycker inte att han har fått något svar. Då vill jag bara påminna Börje Vestlund om att jag tror att

det är det svar han ger varje gång jag svarar på en interpellation. Och jag tror att det är så att Börje Vestlund inte gillar svaren. Det är det som är bekymret, inte att han inte får ett svar.

När jag säger att konkurser är en del av marknadsekonomi menar jag faktiskt det, därför att en del av företagen inte har en verklig överlevnadsmöjlighet utan tvingas till konkurs. Jag vill upplysa Börje Vestlund om att också under den socialdemokratiska regeringstiden fanns konkurser. De var till och med fler än i dag. Om vi tittar på statistik – och det är väl viktigare att vi tittar på en längre period än på enstaka månader, som Börje Vestlund hänvisar till – ser vi att under 2007 beslutade tingsrätterna om 5 791 företagskonkurser. Det är en minskning med 6 procent jämfört med 2006. Och det är det enda år där vi kan se att alliansregeringen faktiskt har spelat en viktig roll för vad som händer och sker.

Sedan är det naturligtvis så att ju fler som startar företag, desto större risk är det också för fler konkurser. Om det sker i kombination med lågkonjunktur är det också så att risken för konkurs ökar. Därför tycker jag att det är viktigt att vi skapar ett så bra klimat som möjligt för att minska riskerna.

Börje Vestlund ställer då frågan: Vad tänker regeringen göra för att minska antalet konkurser? Mitt enkla och korta svar är att göra det enklare, roligare och lönsammare att vara företagare med insatser på många områden, alltifrån sänkta arbetsgivaravgifter till sänkta skatter för låg- och medelinkomsttagare, förenklingar i regelverket och minskat sjuklöneansvar. Alla de här sakerna syftar ju till att öka möjligheterna för företagen att överleva.

Jag vill också säga, som Erik A Eriksson påpekade i sitt inlägg, att slopandet av förmögenhetsskatten spelar en viktig roll, därför att det handlar om finansiering. Har vi flera människor som behåller pengarna här hemma är det klart att det också finns möjligheter för fler företag att förlänga risktagandet. Ibland kan konkurser bero på att företagaren inte har tillräckligt kapital för att hålla ut tillräckligt länge. Det handlar inte minst om det område som nu är aktuellt, nämligen miljöteknikområdet. Där kommer man med ny teknik och nya idéer som har en möjlighet på marknaden men där man inte har tillräckligt med kapital för att orka hela vägen fram. Därför har också förmögenhetsskatten en koppling till konkursfrågan.

Jag vill också hålla med Erik A Eriksson om att det är viktigt att vi får en diskussion kring synen på företagande och synen på konkurs. I dag är det så att många i samhället ser snett på dem som har hamnat i konkurs. Då ska vi veta att man kan drabbas av konkurs av många olika anledningar. Stora marknadsförändringar, ökad konkurrens, men också sjukdom eller andra saker kan finnas med i bilden kring en konkurs. Därför tror jag att det är väldigt viktigt att vi ändrar attityd till detta och inte utgår från att alla som går i konkurs är presumtiva fiffflare. Väldigt många har ju ansträngt sig till det yttersta för att slippa en konkurs. Då ska man ha möjlighet till rekonstruktion och möjlighet att få komma igen.

Det är därför som vi har tillsatt utredningen för att se över hur vi kan förbättra och samordna förfarandet när det gäller företagsrekonstruktioner, men också hur vi, som vi gör i dag, kan förstärka rådgivningen så att företagen har en bättre överlevnadsmöjlighet. Enklare, roligare och lö-

Anf. 119 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Näringsministern säger att konkurser förekom även under den socialdemokratiska tiden. Det var väl bra det, så har vi klargjort det. Då kan näringsministern också säga: Ni socialdemokrater var minst lika dåliga som vi. Framför allt var det fler konkurser. Vad berodde det på, näringsministern? Det kan man fundera över. Det kanske berodde på att det var en borgerlig regering 1991–1994 som ställde till det ganska ordentligt i svensk ekonomi. Det var ju huvudsakligen däriifrån som ett antal konkurser hängde kvar under ganska lång tid.

Det jag anförde i min debatt om Stockholms restauranger gällde faktiskt den perioden. Det fortsatte ett par år till i och för sig, men det var under den tiden. Sedan tog det tid att bygga upp ekonomin i vårt land. Jag tycker att det där är ett ganska fult sätt att hantera situationen på.

När jag pratar om centerpartister och konkurser handlar det helt enkelt om att det finns en ledamot i Sveriges riksdag som har startat ett företag för att sedan sätta det i konkurs, enbart av politiska skäl. Detta kan väl ändå inte vara det sätt vi ska använda konkursinstrumentet på. Om konkursinstrumentet ska användas ska vi ju använda det i de sammanhang som näringsministern beskriver, på grund av dålig lönsamhet, ökad konkurrens och så vidare.

Problemet har ju varit att det från tid till annan – det finns en risk för det även den här gången – har varit väldigt lätt att gå i konkurs och väldigt komplicerat att göra företagsrekonstruktioner. Det är det som den här debatten handlar om. Varför har vi inte ett instrument för företagsrekonstruktioner på bordet? Vi borde ha haft det. Vi borde kanske ha haft det under socialdemokratisk tid. Men varför har den här regeringen som är så kompetent, som älskar företag och som tycker att vi ska ändra synen på företagande inte kommit till skott med detta?

Jag tror inte att man bara genom glada tillrop får företag. Ministern säger att man ska göra livet enklare, roligare och bättre för företagare. Jag tror ju inte att man bara genom goda tillrop får fler och bättre företag. Möjligen kan man få en positivare syn på företagande. Jag tror att hela den här kammaren är överens om att vi ska ha en positiv syn på företag och företagande. Jag tror inte att det finns något parti som avviker i den delen.

Sedan tycker jag att det finns anledning att också svara på frågan om synen på företagande och framför allt på socialförsäkringssystemet. Ett sådant system hade vi kunnat ha på plats om inte den här regeringen hade valt att utse en helt ny utredning och ge helt nya direktiv till den utredningen. Man till och med sparkade utredaren för att man trodde att det var en annan person. Den debatten har vi också haft här i kammaren, herr talman. Det visade sig att det var fel person som Maud Olofson sparkade.

Jag tycker ärligt talat inte att jag har fått några svar på frågorna. När jag säger det säger Maud Olofsson att det är för att jag inte gillar svaren. Det är faktiskt mycket sällan man får svar av Maud Olofsson på de frågor man ställer, utan man får svar på någonting helt annat och som alltid den vanliga visan om hur fantastiskt duktig Maud Olofsson är. Det är alltid

*Svar på
interpellationer*

de svaren man får. Man får sällan svar på de frågor man ställer. Det är likadant i den här interpellationsdebatten.

Anf. 120 ERIK A ERIKSSON (c):

Herr talman! Jag vill tacka för debatten, och jag vill tacka näringsministern för svaret. Jag kan väl säga att jag tycker att ministern är fantastisk duktig. Däremot är det inte alltid man kommer i mål så himla snabbt med förslag man lägger fram. Så kan det vara i politiken; ibland tar det tid.

Jag sade i mitt förra inlägg att det är viktigt med förebilder men även att man har ett underlag för att kunna bli företagare. Jag menar att jobbskatteavdraget är någonting som är bra för människor som när en dröm om att bli företagare på sikt. De har nu möjlighet att få lite mer pengar per månad att röra sig med och kanske stoppa in som ett möjligt kapital i ett nystartat företag. Det tycker jag är något väldigt positivt som alliansregeringen har bidragit till. Sedan får man väl ändå säga att jobbskatteavdraget också kan medföra att människor inte hamnar i personlig konkurs, för det finns ju människor som gör konkurs som inte är företagare.

Låt mig säga en sak angående företagande. Det viktiga är att få rätt stöttning från början, så att det inte enbart är glädjekalkyler eller en bank som välvilligt ställer upp med lån och att man sedan fastnar efter bara något år. Peder Wachtmeister och jag diskuterade förut att det är viktigt att se att till exempel Almi är rätt support och kommer med rätt ingångar för att man inte ska behöva hamna i situationen att konkurser uppstår, även om det kanske är en utopi att ingen ska hamna i konkurs.

Jag ser ändå ljus på det här. Det finns så många företagare i Sverige som gör en god insats och som skulle kunna dela med sig av sina erfarenheter. Några av dem skulle kunna bli styrelseledamöter eller förebilder för nya företagare eller för skolelever, för all del, i deras utbildningar för att de ska kunna få en förståelse för hur det är att vara företagare i vardagen och därmed få en chans att göra rätt för sig, för det är jag övertygad om att samtliga medborgare vill.

Anf. 121 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Börje Vestlund gör sig lite rolig över att jag jämför den nuvarande regeringen med den socialdemokratiska regeringen, att Socialdemokraterna var minst lika dåliga. Nej, sanningen är att den socialdemokratiska regeringen var mycket sämre för företagandet. Det visar sig också i den statistik som vi nu har att antalet företagskonkurser minskade under 2007, och det är det enda år som vi kan mäta.

Det är lite intressant när Börje Vestlund säger att det var på grund av den förra borgerliga regeringen som ni inte hann göra någonting. Men om det tog tolv år för er att förändra politiken är det ju ingen av oss som kan tro att ni, bara för att ni skulle få längre tid på er, klarar att leverera bra lösningar för svensk ekonomi framöver. Klarade ni inte av att förändra saker och ting på tolv år tror jag inte att man ska ha någon stor tilltro till att ni skulle klara det på längre sikt heller.

Det är klart att om man gör det enklare, roligare och lönsammare att vara företagare kokar det ned i en del konkreta åtgärder. Det är det som Börje Vestlund inte håller med om. Även om man säger i den här kam-

maren att man är för ett bra företagsklimat innebär det inte att det i konkret handling leder till rätt åtgärder. Låt mig nämna några saker.

Förmögenhetsskatten – ni tycker ju inte att det är bra att avskaffa den. Ni tyckte det förut när ni satt i regeringen, men nu tycker ni inte det. Men förmögenhetsskatten har som jag sade en betydelse för att klara uthålligheten i ett företag om man behöver göra investeringar och behöver kapital för att klara det.

Ni tycker inte om de arbetsgivaravgiftssänkningar som vi har gjort, som har minskat kostnaderna för företagen.

Ni tycker inte om de skattesänkningar som vi har genomfört och jobbskatteavdraget, som ökar lönsamheten för den enskilde personen men också för de anställda i företagen.

Mycket av de regelförenklningar som vi genomfört tycker ni heller inte om.

Du gillar inte de svar som jag ger. Därför vill du inte höra dem och säger i stället att jag inte ger några svar.

Jag tror att det är lika bra att svenska folket vet att vi har olika syn på vad som behöver göras för att förbättra företagsklimatet.

Som Erik A Eriksson är inne på är det viktigt med rådgivning och att få en bra start. Därför ser vi över hela vårt rådgivningssystem, så att det blir bättre samordnat och företagen får enklare att nå de institutioner som ska hjälpa till. Där behövs det mycket mindre sektorspolitik än i dag. Vi har Almi, vi har länsstyrelserna och vi har många andra som ger råd till företagen. Här tror jag att både offentliga och privata aktörer kan finnas med. Och vi behöver effektivisera och samordna rådgivningen.

Till sist har vi tillsatt den här utredningen. Och det är så att om man ska genomföra den här typen av förändringar krävs det en utredning innan man kan lägga fram förslagen. Vi genomarbetar de olika förslagen så att vi får ett bra underlag som sedan kan gå ut på remiss. Utifrån det kan vi sedan skriva en proposition. Därefter kan vi fatta beslut. Det tar sin tid, men vi vill göra det grundligt och noggrant för att det ska bli ett bra resultat.

Slutligen ska jag säga att i USA är synen på konkurser helt annorlunda än här i Sverige. I mångt och mycket tycker jag att den är sund, därför att om man har genomgått en konkurs har man blivit en erfarenhet rikare. De allra flesta är seriösa företagare som råkar ut för olika saker som gör att de hamnar i konkurs. Det är lite grann det som jag menar med den mentala förändring som bör ske också i vårt land.

Sedan ska det finnas ett effektivt system för att dels förhindra konkurser, dels jobba med rekonstruktion, men också för att se till att människor kan komma igen. Då tror jag att vi får ett bättre företagande framöver.

Anf. 122 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! USA är ett jättebra exempel just därför att där går inte företag i konkurs, där rekonstrueras företagen. Det som är poängen med den här interpellationen är nämligen att det är rekonstruktionen som är det viktiga, inte konkursen i sig.

Tycker vi om borttagandet av förmögenhetsskatten? Ger det någon effekt? Det vet inte Maud Olofsson någonting om, och det vet inte jag

något om heller. Men det är oklart om pengarna kommer att investeras i företag. Vi har ingen aning om det som det ser ut nu.

Regeringen ska inte slå sig alltför hårt för bröstet. När det till exempel gäller jobbpolitiken kan man inte se att det är regeringens insatser som har gjort att man har fått ett ökat antal anställda, utan det beror på andra saker.

Regelförenklingarna – vilka då? Såvitt jag vet och enligt den statistik som förs i dag har antalet regler ökat sedan den här regeringen tillträdde, så det kan väl inte Maud Olofsson slå sig för bröstet för.

Och så kom vi till arbetsgivaravgiftssänkningarna, men de allra flesta små företag har inte fått någon arbetsgivaravgiftssänkning. De har fått en höjning av arbetsgivaravgiften, Maud Olofsson. Detta har vi diskuterat så många gånger.

Slutligen detta att man är så företagsvänlig. Men varför har då Svenskt Näringsliv, Företagarförbundet, Gnosjöupproret och Dagens Industri motsatt uppfattning i det här fallet när de gör sina undersökningar och analyser av hur företagsklimatet är i Sverige?

Jag tycker att det är väldigt mycket skryt från Maud Olofssons sida om vilka insatser hon gör, men ändå är det så att företagarnas organisationer inte hänger på. Dessutom är kritiken från branschorganisationerna ännu djupare.

Det finns inte så mycket mer än bara glada tillrop i regeringens företagarpolitik.

Anf. 123 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Jag tror ändå att siffrorna talar sitt tydliga språk – 164 000 färre i utanförskap. Alliansregeringen fick mandat att leda Sverige därför att vi ville minska utanförskapet. Vi kan nu leverera 164 000 färre i utanförskap.

Många av jobben har skapats av småföretagare som har anställt en till, tack vare att vi har sänkt arbetsgivaravgifter för unga, för långtids sjuka, för långtidsarbetslösa och för gamla som vill vara kvar på arbetsmarknaden.

Jag tycker bara att Socialdemokraterna ska förklara för svenska folket varför det är just långtidsarbetslösa, långtidssjuka, unga och gamla som inte ska ha en arbetsgivaravgiftssänkning. Varför är det just de som har svårast att komma tillbaka till arbetsmarknaden som ni riktar in er på? Varför ska ni lägga 20 miljarder ytterligare i kostnader på företagen, som ni gör i er budget? Varför vill ni höja skatten för vanliga löntagare som har låga inkomster och som inte kan leva på sin lön?

Ska man få fart på ekonomin måste man se att det finns ett samband mellan de åtgärder man genomför och det resultat man får. Det vi har gjort är att vi har förbättrat företagsklimatet med alla de åtgärder som jag redovisat. Och det är inte skryt, utan jag berättar bara vad vi har gjort. Det finns ett samband mellan åtgärderna och det resultat man får. Det är klart att ni socialdemokrater är otroligt intresserade av vårt resultat, men ni är inte intresserade av de åtgärder som har lett till resultatet. Det är där vi skiljer oss åt.

Jag tycker att vi verkligen ska hylla de småföretagare som dag ut och dag in offrar tid, pengar och engagemang för att skapa de här jobben. De ska verkligen ha ett stort, stort tack för allt det engagemang och det ar-

Överläggningen var härmed avslutad.

Svar på
interpellationer

19 § Svar på interpellation 2007/08:776 om hotade jobb i Hallstavik

Anf. 124 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Mikael Damberg har frågat mig vilka initiativ jag tänker ta för att mildra effekten av nedskärningarna och underlätta omställningen för de anställda vid Hallsta pappersbruk. Mikael Damberg ställer sin fråga mot bakgrund av att Holmen Paper AB aviserat nedskärningar vid Hallsta pappersbruk, vilket kan leda till att 250–300 personer förlorar sina jobb.

Låt mig först understryka att jag känner starkt med alla dem som hotas av nedskärningar i Hallstavik. Att hotas av arbetslöshet är självfallet oerhört jobbigt för alla som berörs och deras familjer. Arbetsförmedlingen har här en viktig roll. De kommer att utifrån sina resurser på bästa möjliga sätt ta hand om dem som riskerar arbetslöshet.

Regeringen för en aktiv företagspolitik och en regional tillväxtpolitik som ger alla delar av landet möjligheter att utvecklas av egen kraft. Genom eget aktivt tillväxtarbete kan kommuner och regioner bli intressanta och attraktiva för företagare, besökare och invånare. Företagare lyfter ofta fram att dialogen med ansvariga i kommun och region och de attityder till näringslivet som företagarna möter där är bland de viktigaste faktorerna för ett bra och attraktivt företagsklimat. Jag har ett mycket stort förtroende för de aktörer som jobbar på lokal och regional nivå. Regeringen arbetar för att öka det lokala och regionala inflytandet och möjligheten att växa utifrån de egna förutsättningarna.

Tidigare regeringar har ibland satt in stödpaket i akuta krissituationer, men det finns inte många exempel på att dessa har gett långvarigt positiva effekter på kommuners utveckling. Jag anser att den bästa kompetensen – och kunskaperna om vad som behövs just i det här fallet – redan finns i regionen. Hallstavik är ett bra exempel där bland andra Norrtälje kommun redan tagit en aktiv roll för att bilda lokala nätverk för att få fram nya arbetstillfällen samtidigt som de verkar för att attrahera långsiktiga investeringar i Hallstavik.

Stockholms län och Norrtälje kommun har en mycket god sysselsättningsutveckling och tillhör den starkaste arbetsmarknadsregionen i landet tack vare regeringens politik för företagande och jobb. Nyföretagandet ökar och är i topp bland jämförbara kommuner. Efterfrågan på arbetskraft har ökat kraftigt det senaste året. Fram till tredje kvartalet 2008 förväntas sysselsättningen i länet öka med ca 17 000 personer, eller 1,7 procent. Sysselsättningen väntas öka mer än arbetskraftsutbudet vilket medför att arbetslösheten minskar. Den öppna arbetslösheten räknat som andel av befolkningen väntas uppgå till 2,0 procent under 2008.

Den positiva utvecklingen är viktig när människor riskerar att drabbas av uppsägningar. Jag förutsätter också att Holmen Paper AB tar sitt ansvar som arbetsgivare för att säkra omställningen för de anställda.

Slutligen vill jag försäkra Mikael Damberg om att regeringen är fullt uppmärksam på näringslivets och arbetsmarknadens utveckling i Stockholms län likväl som i övriga delar av landet.

Anf. 125 MIKAEL DAMBERG (s):

Fru talman! Jag tackar näringsministern för svaret. Jag har besökt Hallstaviks pappersbruk två gånger under de senaste månaderna. Det var efter det att beskedet kom att företaget planerar att lägga ned PM 2 och varsla uppemot 300 personer. Många av de anställda som jag talade med är oroliga för att förlora jobbet och inte klara lånet på huset. Andra som har jobbat längre i företaget är mer oroliga för Hallstavik som ort eller för företagets långsiktiga framtid. Alla väntar på besked om framtiden. Nu ser det ut som att de får vänta till efter sommaren på de definitiva beskederna, i alla fall enligt de senaste besked jag fått.

Några som inte bara väntar är fackförbundet Pappers. Jag har träffat dem. De är oerhört engagerade, både när det gäller att de anställda ska behandlas bra och kunna komma tillbaka och få nya jobb och när det gäller att skapa andra arbetstillfällen på orten. De deltar och är aktiva i skapandet av nätverk, formar utvecklingsföretag och så vidare.

I onsdags kom löntagarkonsultens rapport där man har granskat företagets beslut. Den visar att deras bild är att företaget gör rätt, att med den vikande efterfrågan som finns, med de höga priser på råvaror som finns och med de höga energipriserna måste man göra denna avställning för att ställa om och säkra de 600 jobb som fortfarande finns kvar i Hallstavik.

Företaget har trots neddragningar stora framtidsplaner på nyinvesteringar. Vi är många som hoppas på att de kommer att genomföras. Då krävs ett antal beslut och långsiktighet i hanteringen.

Jag ställde en fråga om Hallstavik eftersom jag känner att det ibland blir så att frågor som hamnar nära Stockholm inte diskuteras lika mycket som frågor som hamnar långt bort från Stockholm. Det är lite omvänd logik. Jag ställde en fråga om vilka initiativ näringsministern avser att ta för att mildra effekten av nedskärningen och underlätta omställningen för de anställda vid Hallsta pappersbruk.

Tyvärre får jag inte så många svar. Näringsministern hänvisar till att detta kommer att lösas lokalt. Jag har stor tilltro till den lokala initiativförmågan. Jag tror dock att lokala initiativ behöver stöttning från en aktiv regering som visar ledarskap i näringspolitiken och från ett engagerat och närvarande ledarskap. När sådana här saker händer förväntar jag mig att näringsministern är på plats, lyssnar, tar till sig och är en aktiv partner i en process framåt när man investerar. Det förväntar jag mig av en aktiv svensk näringspolitik.

Uppsägningarna i Hallstavik motsvarar uppemot 70 000 personer i Stockholm, för det är en sådan central arbetsgivare i den lilla orten Hallstavik. Skulle 70 000 personer sägas upp i Stockholm kan jag garantera att näringsministern skulle ha varit på plats och lyssnat, tagit till sig och funderat på vad man kan göra tillsammans för att utveckla detta. Det förväntar jag mig av en svensk näringsminister.

Svaret är lite passivt. Jag hoppas att näringsministern i sina kommande inlägg kan ge mer besked om vad som borde göras för att stötta Hallstavik i denna svåra situation där det dock finns mycket initiativkraft underifrån som rätt använd kan utnyttjas för att göra något bra.

Anf. 126 PER LODENIUS (c):

Fru talman! Vi lever i en föränderlig värld. En del av detta är hur marknader och förutsättningar för våra industrier, som Hallsta pappersbruk, förändras. Vi har som målsättning att Sverige och Sveriges industrier ska ligga i topp och konkurrera. Det innebär också att man inom industrin ser över hur man kan effektivisera och rationalisera.

Vid Hallsta pappersbruk betyder det att man, precis som Mikael Damberg berättade, planerar att ta den äldsta pappersmaskinen ur bruk. Det innebär att nästan en tredjedel av personalen har varslats om uppsägning. Förutom att det är ett hårt slag mot den enskilde som riskerar att mista sitt jobb är det också ett hårt slag mot samhället Hallstavik som till stor del är uppbyggt kring pappersbruket.

Vad som här sker är en anpassning till den tuffa internationella marknaden där gårdagens pappersmaskiner inte längre uppfyller morgondagens behov. Inför framtiden finns det för Hallsta pappersbruk planer för en eventuell utbyggnad, precis som Mikael Damberg sade, men att fler jobb kommer att skapas vid pappersbruket i framtiden finns det inga garantier för.

Däremot finns det andra utvecklingspotentialer i Hallstavik vad gäller jobb och företagande. Men det gäller att utnyttja den erfarenhet och kompetens som finns i bygden. Jag har själv haft förmånen att vara med på flera möten och träffar i Hallstavik där man diskuterat bygdens möjligheter till att utvecklas i nya riktningar. Initiativet till dessa möten har kommit från bygden.

En av strategierna som kommit fram ur dessa möten är de långt gångna planerna på att starta ett holdingbolag med Roslagens Sparbank, Holmen Paper, andra lokala aktörer och Norrtälje kommun som deltagare. Syftet med bolaget är bland annat att utveckla företagandet i Hallstavik genom att stötta redan befintliga företags utveckling och att hitta nya företag som vill etablera sig på orten. Det gäller att ta vara på den kompetens och erfarenhet som finns i Hallstavik och som står redo att ta sig an denna utmaning. Grunden är trots allt engagemanget för Hallstavik som finns i bygden. Det är detta som skapar långsiktighet och stabilitet i samhällsutvecklingen.

Som näringsministern påpekade för regeringen en aktiv regional tillväxtpolitik som ger alla delar av landet möjligheter att utvecklas. Regeringen för också en politik för fler och växande företag som har lett till att sysselsättningen har ökat i Sverige.

Vår uppfattning är att en av de viktigaste åtgärderna för att stärka en regions konkurrenskraft är att öka det lokala och regionala inflytandet och möjligheten att växa utifrån sina egna förutsättningar. Det är genom egen kraft, byggd på de förutsättningar som kommuner och regioner själva är bäst på att analysera, värdera och utveckla, som man kan skapa en långsiktigt god jordmån för företag och jobb.

Anf. 127 ERIK A ERIKSSON (c):

Fru talman! Tack, näringsministern, för svaret! Jag vill framför allt tacka Per Lodenius för en bra redogörelse för hur man upplever det på plats i bygden. Per Lodenius är förtroendevald och folkvald från kommunen.

Det här är viktiga frågor, men de rör inte bara Hallstavik, även om interpellationen är ställd så. Frågan kanske är bredare än så och handlar om hur vi ser på samhällsbyggandet i Sverige och hur vi vill ha det framöver.

I mitten av 1600-talet grundades Hillringsbergs bruk. Efter en lång historia som bruk i olika former upphörde det och stod stilla i ungefär 70 år – en så kallad mansålder; en kvinnoålder är sannolikt längre. I dag är det full verksamhet på platsen och man har över 200 anställda.

Det är, som Per Lodenius säger, en föränderlig värld. Det som i dag är billigt att tillverka i en annan del av världen kan om ett tag vara billigare att tillverka i Sverige. Vad vet vi?

Mycket av vår exportindustri, som vi trots allt lever av, är viktig för oss. Jag kommer från Värmland som ju är oerhört präglad av skogsindustrin och export av skogsråvaror och förädlade skogsråvaror men även av stål- och verkstadsindustrin.

Låt mig ta ett exempel. Kristinehamns kommun har haft artilleri och blev av den socialdemokratiska regeringen lovad ersättningsjobb för A 9. Det uppfylldes aldrig. Det är här det finns ett problem. Om man vänder sig till en minister, oavsett rang och ordning, finns det ett problem med att den personen kanske inte vill uppfylla gamla löften. Det kan jag se som helt rimligt vad gäller Kristinehamn.

Om Hallstavik ursäktar en stund kan vi i Kristinehamn se att det finns en god jordmån för entreprenörskap och företagande. Det har faktiskt fått stå tillbaka en aning för artilleriet och den stora arbetsplatsen staten. Efter en längre period har man sett en utveckling med ett starkt företagande. Det har även gett större företag möjlighet att etablera sig på orten. Vi har Rolls Royce, och tidigare Kamewa och Morphic som är ett nyetablerat företag där vindkraft har stora möjligheter.

De människor som förlorar sitt arbete är drabbade, oavsett om det handlar om en konkurs eller att företag flyttar utomlands med arbetstillfällena. Det är viktigt att vi ser de människorna och att man ser allvaret i det.

Det är naturligtvis skillnad om man möter detta i en lågkonjunktur eller en högkonjunktur. Låt mig ändå säga att jag inte tror på statliga paket. Jag tror inte på den politiken. Jag tror att den blir väldigt kostsam på sikt. Däremot tror jag på att man ger människor möjlighet och drivkraft.

I sitt anförande gav Per Lodenius exempel på att man hade satt sig tillsammans med utvecklingsgrupper och lokala banker som ofta tar ett stort ansvar. Att man går den vägen tycker jag är en mer tilltalande tanke.

Det finns delar i detta som gör att vi kanske inom kort får flera debatter som rör just vår skogsindustri eftersom den är hårt ansatt från omvärlden.

Jag menar att synen på företagande, vilket vi debatterade för en vecka sedan här i kammaren, och myndighetsutövning gentemot företagandet i Sverige är viktig. Det gäller inte bara den statliga rådgivningen utan myndighetsutövningen i stort när det gäller miljöbalken och annan lagstiftning. Det är viktigt att se hur vi kan bli konkurrensfärdiga även på sikt.

I dag är vi konkurrensfärdiga. De flesta företag och arbetstillfällen finns ju kvar i Sverige. Inte alla har flyttat till så kallade låglöneländer som Kina. Det finns många kvar och då gäller det att se möjligheterna.

Ett av de hot som inte har nämnts är faktiskt bristen på arbetskraft. Det gäller inte Hallstavik, men det finns andra platser i Sverige där man har brist på arbetskraft. Det kan vara en annan problematik.

Prot. 2007/08:135
24 juni

*Svar på
interpellationer*

Anf. 128 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Jag vill rikta ett allmänt tack till Mikael Damberg och alla andra socialdemokrater som har ställt så utomordentligt många interpellationer under denna vårsession. Det har gjort att vi som tycker att det är roligt att debattera har fått tillfälle att tala väldigt mycket. Det har givit statsråden många möjligheter att komma till riksdagen. Det har inte minst gjort att fru talmannen och hennes kolleger inte har riskerat någon arbetslöshet under den här säsongen.

Hur ska det gå för svensk skogsindustri? Det är ytterst det som Mikael Damberg frågar. Per Lodenius och Mikael Damberg har väldigt redogjort för situationen i Hallstavik. Jag har haft tillfälle att besöka Hallstavik flera gånger. Sedan 2002 har jag varje år skrivit en ganska stor motion om kommunikationerna till och från Hallstavik. Det har inte givit något stort utslag, annat än att det kommer upp på dagordningen.

Det finns många orsaker till att svensk skogsindustri i dag har det ganska besvärligt. Vi ser det i Rottneros som flyttar till Sydafrika. Vi ser det i Norrsundet som också lägger ned.

Jag var nyligen i Karlstad och träffade Paper Province. Det är ett lysande exempel på hur man kan samverka för att få mer intäkter till orten.

Hallsta pappersbruk har funnits sedan 1913. Det är alltså ganska gammalt.

Om vi hoppar till dagens situation ser vi att det finns ett problem med svensk skogsindustri. Den före partiordföranden i det socialdemokratiska partiet slog alldeles nyligen ned på detta i tidningen Sveaskog. Vi har för låg förädlingsgrad. Det mest centrala problemet inom hela skogsindustrin är att förädlingsgraden i Sverige är för låg. Vi har en alltför föråldrad struktur och kan inte få tillräckligt bra betalt för våra råvaror som vi ska förädla.

Jag vill fråga statsrådet: Hur tänker regeringen se till att vi kan förädla mer av våra råvaror så att vi får ut mer pengar för dem så att vi i längden kan klara konkurrensen?

Fru talman! Det finns många andra problem som till exempel de ryska exporttullarna. Det är ju lustigt att man inför tullar på exporten. Nästa år ligger de på 50 euro per ton, om jag har förstått rätt. Det är ju fantastiska summor. Det är för att de vill bygga upp sin egen industri.

Jag och handelsminister Ewa Björling har diskuterat detta i denna kammare vid flera tillfällen. Jag vill uppmana regeringen att se till att konkurrensen inte snedvrids ännu mer under det kommande året.

Det finns också glädjetecken. Metso Paper fick så sent som häromdagen en order från Indien på 200 miljoner kronor. Det visar att vi har konkurrenskraft i det här landet.

Min fråga till näringsministern är: Hur ska vi få ut mer pengar för varje kubikmeter ved som vi får ut av skogen?

Jag tror att det är det viktigaste för att säkra sysselsättningen i Hallstavik och alla de andra orter som är beroende av detta, inklusive Ortviiken i Sundsvall.

Anf. 129 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Det är många anställda som är oroade både i Hallstavik och Norrsundet och på många andra ställen. Just när man har fått beskedet att man blir utan arbete finns ju osäkerheten om vad som ska hända framöver och hur man ska klara försörjningen. Det är ju en jättesvår omställning. Trösten i den situationen är att man kan peka på exempel där man har klarat omställningen.

Jag håller med tidigare talare om att det som är bekymret när man har en ort som är beroende av ett stort företag, alternativt en försvarsanläggning, är att man blir väldigt beroende av en enda arbetsgivare.

Vi måste få en mer diversifierad arbetsmarknad så att vi har många små företag – mer risker i flera korgar – så att det finns flera att gå till. Det tycker jag att vi har lärt oss under årens lopp med försvarsomställningar och annat.

Orter kan ju komma igen. För fem–tio år sedan var Norrbotten helt uträknat. Man skulle lägga ned den ena orten efter den andra. Vad händer nu med ökade råvarupriser? Kiruna växer så att det knakar. Vi flyttar Malmberget som stad för att vi behöver ta vara på nya fyndigheter. Man investerar 25 miljarder kronor från LKAB. Boliden investerar 5 miljarder. Jag ska till Pajala om någon vecka och titta på de investeringar som kanske kommer där från ett kanadensiskt gruvbolag. Man investerar 50 miljarder i vindkraft i Markbygden.

Det investeras miljarder i ett län som har varit uträknat under lång tid. Det är ju också något man kan lära sig, att saker och ting förändras över tid. Dessutom hittar många orter nya möjligheter – orter som tidigare har varit uträknade.

Jag tycker att vi måste ägna skogsindustrin en särskild diskussion, för det är klart att låga råvarupriser och låga energipriser har gjort att man inte har förädlat så som man skulle ha gjort.

Själv kommer jag från ett skogslän. Jag vet hur aktivt vi jobbat med att försöka öka förädlingsgraden. Där har vi en hel del att göra. Några bolag är väldigt duktiga på detta, medan andra inte har gjort det som krävs för att på sikt kunna överleva.

Råvarupriserna kommer att öka i takt med ökad konkurrens. Energipriserna ökar, men de är lägre i Sverige än i andra länder.

Vi måste öka förädlingsgraden. Från regeringens sida jobbar vi med trästrategin. Vi försöker där se hur vi kan öka förädlingsgraden. Också den nya skogspropositionen handlar om hur vi ska öka produktionen så att vi genom en effektivare skogsproduktion kan få ut mer virke från skogen.

Det finns bolag – Södra Skogsägarna är ett exempel – som har gjort viktiga förädlingsinvesteringar, som producerar energi och som gör goda vinster. Vi måste se att det här är en omställning. Naturligtvis ska vi vara stolta över Sveriges skogsindustri. Men förädlingsgraden måste öka för att vi fortsatt ska kunna ha många jobb i den här branschen.

Vi har aktivt jobbat med Ryssland när det gäller exporttullarna. Det är väl ett år sedan jag fick ett löfte om att sådana inte skulle införas, men det hjälpte inte. Man tänker sig ett genomförande. Från regeringens sida ligger vi på för att ändra detta.

Det regeringen ska göra är att vi ska skapa en verktygslåda. När sådana här saker händer måste det finnas en verktygslåda som kommuner

och andra kan använda. Arbetsförmedlingen, Almi, länsstyrelsen och andra måste ha verktyg. De ska ju stödja människorna i omställningsprocessen, och det ska de göra tillsammans med företagen. Den verktygslådan har vi skapat – detta för att se hur man utifrån de lokala förutsättningar som finns kan skapa nya jobb.

Jag är glad över att höra Per Lodenius berätta om holdingbolag och om olika initiativ som tas lokalt och regionalt. På det sättet kan man klara en svår omställning.

(ANDRE VICE TALMANNEN: En lång stund har jag suttit och funderat på var den här debatten hamnar. Det började med Hallstavik. Sedan blir det brukskultur, hela skogspolitiken och kubikmeterpris och även hur det är ute i världen. Eftersom ni är så debattglada och det är den sista debatten före sommaren har jag låtit er hållas.)

Anf. 130 MIKAEL DAMBERG (s):

Fru talman! Det var roligt att fru talmannen ville ge sig in i debatten. Jag började själv fundera på var den här debatten börjar hamna. Visst kan vi tala om skogsindustrins framtid i Sverige. Det är en viktig fråga, inte minst för Hallstavik. Men min interpellation handlade i grunden om vad näringsministern avser att göra. Lite långt från det har vi nu kommit i debatten. Tyvärr är det nog inte en slump.

Näringsministern ger här en redovisning, med visst understöd, i en ganska märklig debatt. Man liksom hyllar regeringens politik – att inte göra någonting och att det skulle vara det absolut bästa för Hallstavik och andra orter. När någonting av nämnda slag händer är det absolut bästa att inte göra någonting från regeringens sida. Jag tror att det är fel taktik.

Jag menar att Sverige haft en tradition av aktiv näringspolitik. Men det innebär inte att man alltid ska springa in med krispaket. Det finns ett mellanting. Man kan vara på plats, och man kan vara aktiv och en engagerad aktör. Man kan bistå i utvecklingen av nya branscher.

Är det någonting som vi i denna kammare är överens om så är det att orter som lever av en enda arbetsgivare, ett stort företag till exempel, har svårigheter när konjunkturen svänger eller när någonting händer. Det är alltid en fördel att bredda näringslivet med fler arbetsgivare, med fler företagare.

Men då måste man fundera på vad regeringen vill göra. Ingenting, blir svaret. Det bekymrar mig. Jag tror inte att man, som näringsministern gör, kan säga: Vi har skapat en verktygslåda med Almi och länsstyrelsen. Till och med innan Maud Olofsson blev näringsminister fanns de här verktygen för regioner att jobba med.

När vi hade diskussioner och näringsministern förut fick kritik angående Norrsundet pressades näringsministern till slut till att säga: Vi ger landshövdingen i uppdrag att samordna arbetet, och vi har regionstöd här som vi kan använda.

Till slut pressades några initiativ fram. I det här sammanhanget behövs det tydligen inga initiativ, för Norrtälje finns i en bra arbetsmarknadsregion. Men Hallstavik ligger en bit från Stockholm – detta sagt ifall någon inte vet det. Det är inte helt nära in till Stureplanscentern från Hallstavik. Jag säger det för att man ska förstå vad det här innebär på kartan. Det krävs aktiva åtgärder.

Jag tror att det hade varit bra om näringsministern i alla fall i någon del av svaret sade att elpriserna är ett problem för svensk skogsindustri och för stora delar av basindustrin. Där säger man när det gäller elpriserna: Vi vill ha långsiktighet.

Maud Olofsson, du bröt det blocköverskridande samarbetet kring energipolitiken. Du har tidigare i debatten sagt att ni framöver ska bjuda in oss till diskussioner om energin. Jag hoppas att Maud Olofsson i den här sista debatten i kammaren på allvar bjuder in oss till diskussioner om energin. Det är viktigt. Där hade den förra regeringen en aktiv politik och sade: Vi ska använda vårt ägarskap i Vattenfall till att erbjuda långsiktiga, stabila och låga energipriser för vår industri.

Men Maud Olofsson har intagit en helt annan ståndpunkt och sagt att Vattenfall inte kan agera på annat sätt än de andra elbolagen. Det tycker jag är ett märkligt förhållningssätt från en näringsminister som bryr sig.

Råvarupriserna är viktiga och förtjänar en debatt om vad svensk skog ska användas till. Vad ger mest i tillväxt och jobb för vårt land? Den diskussionen behöver vi i Sverige, för det är det viktigt att skapa. Jag hade förväntat mig att näringsministern skulle ta upp någon av de trådarna – om hon nu inte ville säga att hon är beredd att göra någonting för Hallstavik.

Nu bottnar det i att Norrtälje kommun ska fixa det här. Men jag kan säga att när man besöker Hallstavik är det inte bara positiva hejarop man får höra om just Norrtälje kommun, om att de bryr sig om och ser Hallstavik i varje läge.

Jag kan informera om det stora skämtet när jag var där. Det gällde då de långsiktiga investeringar som det talas om. Busskuren och kiosken i Hallstavik brann ned för ett år sedan. Kommunen vägrade att gå in och bygga upp den igen. Nu har Folkets Hus varit tvunget att öppna en bussstation så att man har någonstans att stå om det är kallt när man väntar på bussen.

Det är lite väl långt från näringsministerns hyllning av Norrtälje kommuns aktiviteter för långsiktiga investeringar om man inte ens kan fixa en busskur så att folk kan stå där och vänta på en buss som inte särskilt ofta kommer till Hallstavik. Det krävs nog lite mer insatser än så.

Anf. 131 PER LODENIUS (c):

Fru talman! Att Folkets Hus var tvunget att öppna en vänthall för busspendlarna i Hallstavik stämmer väl inte riktigt. Däremot stämmer det att man erbjöd sig att ställa upp med de lokaler som man hyrde för att det snabbt skulle gå att få i gång en bra väntlokal för dem som åker buss.

Den här diskussionen handlar om Hallstavik. En hel del av dem som bor i Hallstavik är i dag helt beroende av hur det går för ortens stora arbetsgivare. Så är det; det har vi konstaterat. Det finns få alternativa arbetsgivare, och de som finns är ofta beroende av den stora industrin.

Samtidigt måste man blicka framåt och skapa nya förutsättningar när de gamla ändras. Vi kan se att det i dag i Hallstavik finns många nya företag. I flera år har företag funnits som inte är beroende av bruket utan som har hittat andra förutsättningar.

Jag tror också att Hallstavik skulle kunna bli ett mycket gott exempel, en föregångare, när det gäller att ställa om verksamheten när en stor industri minskar antalet anställda. Vi ska komma ihåg att bruket fortfa-

rande är en stor arbetsgivare på orten. Det finns ungefär 4 500 boende i Hallstavik. 900 personer jobbar i dag på bruket – drygt 600 om varslade nedläggningar blir verklighet.

I ett tidigare inlägg har jag tagit upp hur man i Hallstavik nu skapar egna förutsättningar för att utveckla sin bygd. Vad som i dag diskuteras i Hallstavik är bland annat hur man ska kunna utveckla utbildningen där. I dag har man en mycket bra gymnasieutbildning med en lärlingsutbildning. Den skulle kunna vidareutvecklas inom yrkeshögskolans ramar. Man har också natur- och kulturområden som skulle kunna utvecklas med turism. Det finns många sommarboende runt omkring. På lördag startar ett stort afroamerikanskt swingdansläger i Herräng, några mil norr om Hallstavik. Det är faktiskt världens största *dance camp* av sitt slag.

Förutsättningar finns alltså i Hallstavik. Det gäller bara att ta vara på förutsättningarna för människor och företag i Hallstavik så att det kan bli en vidareutveckling. Regering och riksdag ska ge instrumenten och de bästa förutsättningarna för företagande och utveckling även i Hallstavik.

Anf. 132 ERIK A ERIKSSON (c):

Fru talman! Jag tycker nog att det är rätt att diskutera utifrån de nivåer vi ändå befinner oss på. En parallell diskussion är den om bensinstationen. Jag tycker att den gränsar till detta.

Det Stockholmsengagemang som finns i frågan – jag tror att de socialdemokrater som just nu finns här i kammaren är från Stockholm och representerar Stockholm – är bra. Vi som inte är från Stockholm har våra utgångspunkter. Hallstavik ligger i Uppland om jag inte är felinformerad. Rimligen är Uppsala ett arbetsmarknadsområde.

Jag har några siffror här som säger att sysselsättningen sedan 2005 har ökat med 12 500 personer. Mellan maj 2007 och maj 2008 minskade antalet arbetslösa med 1 057 till 3 462, en minskning med 23 procent. Jag tror inte att det är helt oväsentligt. Jag tror att det är viktigt att veta i en bygd att man har närhet till ett annat arbetsmarknadsområde.

Jag är från västra Värmland och har närhet till Oslo som arbetsmarknadsområde. Det diskuteras varje dag. Det är viktigt att se alla möjligheter i det här och inte skriva människorna i Hallstavik på näsan hur det ska vara, vare sig på det ena eller på det andra sättet. Det ska inte Sveriges riksdag göra, och det ska inte ens en näringsminister göra. Snarast ska det ske i samförstånd och i diskussion. Jag ser att dialogen finns med näringsministern och Per Lodenius i det här fallet med koppling till det lokala näringslivet.

Låt mig vara petig. Jag vill tacka Mikael Damberg för den här interpellationen. Men det finns en sak som jag vill påpeka. Ordet glesbygd tycker jag inte riktigt passar in här. Jag tror inte att människorna där, i alla fall inte enligt egen utsago, tycker att de bor i en glesbygd. Glest bebyggt kan det vara, men Hallstavik är väl i alla fall landsort och inte glesbygd. Men det kanske präglar socialdemokratins syn på vad glesbygd är eller inte och vad stad är och inte.

(ANDRE VICE TALMANNEN: Jag drar en djup suck. Det börjar bli alltför mycket vidlyftiga saker som inte har med Hallstavik och jobben där att göra. Jag vädjar till er som är kvar att sträva efter att hålla er till ämnet.)

Anf. 133 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Jag tycker att det verkligen är roligt att Mikael Damberg haft tillfälle att besöka Hallstavik ett par gånger. Själv har jag överlevt tre platschefer på Hallsta bruk som jag har träffat vid olika tillfällen, så jag har något större erfarenhet.

Vem bryr sig om Hallstavik? Det är en intressant fråga. Den ställdes i en artikel av Reidar Karlsson som publicerades i Norrtelje Tidning med anledning av nedläggningen av bruket i Norrsundet. Då märkte jag tyvärr inte något från Socialdemokraterna, så jag tycker att det är väldigt roligt att så många socialdemokrater engagerar sig på samma sätt som Per Lodenius och Göran Pettersson har gjort i den här frågan.

Fru talman! Nu ska jag flytta från bruket i Hallstavik till Björks Rostfria i Hallstavik. Det är en liten firma som jag har besökt. Det finns många andra små firmor där. Björks Rostfria sysslar med olika sorters vattenreningsprojekt. Det är väldigt intressant. De har inte så många anställda, ett tiotal. Med det intressanta med detta företag är den teknik och den kunskap som de besitter. De har verkligen mycket att bidra med, för de exporterar så otroligt mycket till andra länder. Upp i det lilla Hallstavik kan det alltså finnas ett vattenreningsföretag som i grund och botten har världen som sina kunder.

Det här tycker jag är väldigt intressant och ger hopp till alla de större orter som har levt på ett enda bruk. Det finns många olika möjligheter.

En allra sista sak vill jag skicka med till statsrådet: Den här typen av orter lämpar sig väldigt bra för satsningar på turism. Det är vackert där. Alla kan ju inte ha Halmstad eller någon annan sådan ort som sin sommarort.

Anf. 134 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Jag begärde ordet med anledning av att den här debatten var så yvig att man kunde prata om nästan vad som helst, men jag lovar att jag ska försöka hålla mig till debatten om Hallstavik.

Jag var inte i Hallstavik men i Häverödal som ligger alldeles i närheten av Hallstavik, men dessa har gemensam företagarförening. Ett ex till mig driver ett ställe där och är medlem i styrelsen för företagarföreningen. Jag måste säga att hans beskrivning inte är den som Per Lodenius ger uttryck för. Den beskrivningen var snarare att det inte fanns något engagemang från regeringen eller staten. När något händer på andra orter kommer minsann regeringen dit och hälsar på och visar sin goda vilja, men i det här fallet gör man det inte. Det är minst en lika stor katastrof för Hallstavik som nedläggningar har varit för många andra orter. Jag vet inte riktigt vems verklighet som man beskriver här.

Den allmänna viljan tycks vara: Bara regeringen eller staten inte gör någonting så löser sig alla problem. Jag skulle kunna peka på många exempel, men för att inte få fru talmannens onda öga på mig får jag väl säga att jag inte tänker göra det i detta sammanhang. Men visst finns det många orter där man på olika sätt, ibland med stora saker, ibland med mindre saker, försökt att i varje fall få en ort på fötter igen efter det att den stora industrin har lagts ned. Jag har ett exempel som jag brukar ta, och det är Ronneby, men det finns fler där det har gjorts olika insatser, utbildningsinsatser och insatser från statens sida för att hjälpa till med företagsetableringar. Visst har det gjorts sådana, och det har lyckats, och

där är det strålande kommuner i dag. Det har också hjälpts till, som Maud Olofsson tog upp, i Norrbotten.

Jag tycker att det är passivitet som verkar prägla regeringens uppfattning. Engagemanget verkar vara att man inte ska ägna sig åt de här orterna förrän man blir så hårt pressad som man blev i fallet Norrsundet. Då möjligen kan man göra någonting, men i det här fallet ska man inte göra någonting därför att det allra bästa är att inte göra någonting. Då löses alla problem. Jag tror att det möjligen bara är väldigt ideologiska centerpartister och Maud Olofsson som tycker att detta är rätta sättet att hantera den här typen av kriser på. Jag tror inte att detta har med verkligheten att göra.

Det som krävs är engagemang från staten, ett engagemang från inte minst Stockholms län och naturligtvis från kommunen. Tillsammans kan man göra de här insatserna. Ingen ensam kan göra det. Jag tror inte att staten ensam kan göra det, jag tror inte att kommunen kan göra det själv. Jag tror inte att företagareföreningar och andra lokala aktörer kan göra det själva. Det krävs ett samarbete, men om det säger man bara en enda sak från talarstolen: Det behövs inga insatser. Det här ska lösas helt och hållet lokalt. Där finns det däremot åtskilliga exempel, som jag skulle kunna dra från talarstolen, på att man har övergett bygder och att bygder har dött. Jag tycker inte att vi ska ha fler sådana, i varje fall inte i den moderna tid vi i dag lever i.

Anf. 135 BOSSE RINGHOLM (s):

Fru talman! Mikael Damberg har ställt den raka frågan till näringsministern vilka initiativ hon tänker ta för att mildra effekterna av de nedläggningar av jobb i hundrapersonsklassen som nu förestår i Hallstaviks pappersbruk. Svaret är: Regeringen gör inget speciellt.

Maud Olofsson hänvisar till länsstyrelsen. Jag tror inte att Maud Olofsson, även om hon är duktig på att skryta, påstår att hon har skapat länsstyrelsen. Hon hänvisar till Almi. Det är inte heller Maud Olofssons produkt. Hon hänvisar däremot inte till arbetsmarknadsmyndigheterna, och det förstår jag. Det är Maud Olofssons verk. Hon har tagit bort länsarbetsnämnden. Hon har tagit bort just de arbetsmarknadspolitiska insatser som har varit ganska vanliga i Sverige under hela strukturomvandlingen under 1900-talet, på 50- och 60-talet. Man har använt sig av just länsarbetsnämndens olika insatser. Jag förstår att Maud Olofsson inte hänvisar till arbetsmarknadsmyndigheterna. Dem har hon gjort sig av med. Hon har avskaffat länsarbetsnämnden. Där har hon varit duktig.

Hon har inte hunnit med Almi och länsstyrelsen ännu, men jag är inte säker på att hon är så duktig att hon klarar det på de två år som är kvar. Länsstyrelsen och Almi kanske överlever fram till 2010.

Jag tycker att det är häpnadsväckande att Maud Olofsson i debatten har ett väldigt stöd av sina partivänner Per Lodenius och Erik A Eriksson, som uppenbarligen är något slags filial till Stureplanscentern. En filial finns numera i Norrtälje, en i Värmland. Stureplanscenterns motto är: Gör ingenting, låt den osynliga handen sköta näringslivsomvandlingen.

Det är en sak att Maud Olofsson åker land och rike runt och propagerar: Vi behöver inte göra någonting på olika bruksorter när det blir pro-

blem! Men att hon har fått filialer i Värmland och Norrtälje är imponerande, måste man säga.

Maud Olofsson har vad jag vet inte synts till i Hallstavik, Norrsundet, Seskarö, Utansjö eller andra orter som har drabbats av problem under senare tid. Men det är klart att Maud Olofssons närvaro där kanske inte är mycket att skryta med heller; hon har ingenting att erbjuda om hon väl kommer dit.

Regeringen har ingen politik. Regeringen har ingen regionalpolitik. Den finns inte. Regionalpolitik är inte bara att säga att det finns länsstyrelser och Almi. Det fanns det långt före Maud Olofsson. Regionalpolitik är om man har något eget, Maud Olofsson. Maud Olofsson har lyckats med konststycket att i stället minimera och begränsa de regionalpolitiska instrument man kan ha vid näringslivomvandlingar. Det har Maud Olofsson varit duktig på.

Jag vill till sist gratulera Maud Olofsson till de nya filialerna till Stureplanscentern i Värmland och Norrtälje. Sprider den sig till fler delar av vårt land är det säkerligen fler som kommer att bäva vid nedläggningar och inskränkningar av arbetstillfällena i Sverige åren framöver.

Anf. 136 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Det är härligt när vi håller oss till ämnet. Det är skönt att Socialdemokraterna gillar Stureplanscentern. Det speglar väl den avundsjuka ni har för att vi har vunnit insteg i storstäderna. Men ni verkar ha gjort en analys som innebär att ni också ska rikta er mot storstäderna, om jag läser Marita Ulvskog rätt.

När jag försökte prata om skogsindustrins betydelse handlade det om att lyfta blicken lite grann. Vad är det för strukturomvandling vi står inför? Vi har ett antal orter som står inför den här strukturomvandlingen. Jag försökte säga att vi måste öka förädlingsgraden för att vi ska förbättra konkurrensen framöver och säkra jobben här hemma. Det är en viktig lärdom.

Sedan måste vi naturligtvis ha en aktiv energipolitik, som gör att vi har tillgång till bra energi här hemma till rimliga priser. Som det ser ut i dag ökar investeringarna på energiområdet. Vi ser också att vi kommer att få ett överskott när det gäller energibalansen framöver.

Det Socialdemokraterna säger när det handlar om elpriserna är att man tycker att Vattenfall ska ha statlig prispolitik. Det är för mig helt främmande. Det är det ni skriver i ert eget program. Att Vattenfall är en aktiv part i att skapa långsiktiga avtal är helt självklart, och det gör man i dag, men det gör också Eon och Fortum. I den dialog som jag har haft med kraftbolagen har vi precis haft en diskussion om hur vi ska säkra den svenska basindustrins etablering här i Sverige. Vi måste ha långa kontrakt och stabila villkor. Men jag kommer inte att vilja ha någon statlig prispolitik när det gäller el, som Socialdemokraterna vill. Jag trodde att ni hade lämnat den sortens socialistiska förslag för länge sedan.

Man kan fundera över vad som är en regerings bästa sätt att stödja den här typen av orter och andra orter som drabbas av nedläggningar. Jag tror att det handlar om att skapa en bra verktygslåda. Det var precis det jag försökte förklara.

Jag kan inse att detta inte är Socialdemokraternas sätt att angripa problematiken. Ni tycker att man ska åka ut, demonstrera och ha ett paket

med sig – sedan är det färdigt. Det har inte varit den bästa lösningen. Det är bättre att se till att ge Almi mer resurser, vilket vi har gjort för att de ska finnas där och stödja människor som vill starta företag, att ge länsstyrelsen resurserna att själv fatta beslut om vad det är för utvecklingsåtgärder man behöver vidta för att stödja medborgarna i sammanhanget.

Det handlar om att ge resurser och större frihet till arbetsförmedlingarna att använda pengarna. Jag noterar att Bosse Ringholm inte har lyssnat på vad jag har sagt. Arbetsförmedlingen är en viktig del av detta, men det är den lokala arbetsförmedlingen, som känner människorna, som ska ha verktygen att hjälpa människorna i omställningen.

Det handlar inte om akututtryckning vid varje tillfälle då ett företag lägger ned, utan om att skapa en verktygslåda som innehåller både resurser och möjligheter att hjälpa människorna i omställningen, oavsett om det är till ny anställning, till utbildning eller till företagande. Det är precis det som regeringen har gjort.

Till det kommer att en aktiv näringspolitik har skapat förutsättningar, inte minst i denna region, för att kunna gå till ett annat jobb om man blir arbetslös. Norrtälje kommun har en mycket låg arbetslöshet, som ligger nere på 2 procent. Den här regionen är en tillväxtregion, vilket vi gläds åt. Tro inget annat! Det är alldeles utmärkt att Stockholmsregionen och Norrtälje kommun är det. Det är många regioner i Sverige som skulle vara avundsjuka på den utveckling som sker här.

Vi gläds naturligtvis åt att det är på det sättet, men det måste också finnas med i beskrivningen av vad det är för möjligheter som människor har. Det finns möjligheter att få jobb på annat sätt. Jag ser också erfarenheter från andra ställen – Norrsundet har nämnts här – där vi har gett de här verktygen och uppdragen och där man också har levererat på ett bra sätt. Det är det som vi vill ska hända på andra ställen som drabbas av nedläggningar.

Anf. 137 MIKAEL DAMBERG (s):

Fru talman! Först några småsaker.

Per Lodenius nämnde en busskur som brann ned. Vad jag har förstått har kommunen sagt upp avtalet med Folkets Hus nu, så det vore inte någon kul signal om det vore på det sättet.

Erik A Eriksson nämnde Uppsala som arbetsmarknadsregion. Ja, det är en bra arbetsmarknadsregion som ligger nära. Men kommunikationerna till Uppsala från Hallstavik är inte briljanta. Vill man understödja utvecklingen måste man från politikens sida ta ansvar för kommunikationerna, vilket staten och regionen kan göra och vilket näringsministern hade kunnat säga att vi ska hjälpa Hallstavik med. Men det säger hon inte, för det är tydligen bättre att sköta det här lokalt, där man inte kan påverka alla kommunikationer.

Självklart måste vi öka förädlingsgraden i skogsindustrin. Om detta kan vi vara överens. Branschsamtalet om forskning och utveckling i stora viktiga branscher är ett sätt att gå vidare med detta, som regeringen tyvärr inte ger tydliga besked om hur det ska bli med framöver, vilket jag tycker är allvarligt.

Men det krävs också till exempel en aktiv energipolitik, som Maud Olofsson säger. Maud Olofsson har tidigare sagt att hon ska bjuda in till breda överläggningar om energipolitiken för att ge långsiktighet och sta-

biliter i energipolitiken. När kommer den inbjudan? Det var ganska länge sedan Maud Olofsson sade att vi skulle få en sådan inbjudan. Det verkar inte ske före sommaren i alla fall, så skogsindustrin och annan för Sverige viktig industri får vänta åtminstone över sommaren med att få tydliga och långsiktiga spelregler i energipolitiken.

Regeringens sätt att lösa det här är att stödja en bra verktygslåda, sägs det. Man skär ned på komvux, har dåligt med yrkesutbildningar och jobbar inte med bristutbildningar. Arbetsförmedlingen i Norrtälje har jag besökt flera gånger det senaste året. Deras bild är att deras verktygslåda har krympt, att de har mindre möjligheter att jobba. De har ett läge på arbetsmarknaden som fortfarande är bra i Stockholmsregionen, men antalet nyanmälda jobb minskar med 10 procent i Norrtälje. Varslen ligger nu på rad i Norrtälje, och man är oroad över framtiden.

Att i det här läget säga att allting löser sig lokalt därför att orten ligger nära Stockholm räcker inte. Det är det Maud Olofsson säger, trots att hon vet vilka kommunikationsproblem det finns i Stockholm. Regeringen borde kunna göra mer. Men Maud Olofsson ger den passiva näringspolitiken ett ansikte i denna debatt.

Anf. 138 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Slutligen skulle jag vilja säga att vi inte har sagt att vi ska ha någon statlig prispolitik. Vi har sagt att vi kan använda Vattenfall för att försöka se till att Vattenfall ska vara prisledande. Det är en viss skillnad i sammanhanget, fru talman. Det är ett sätt att hålla nere energipriserna. Det har gjorts för med gott resultat. SBAB är ett sådant exempel.

Jag skulle också i likhet med Mikael Damberg vilja ställa frågan: Om man nu vill ha långsiktiga regler när det gäller energipolitiken, som är viktig inte minst för pappersindustrin, varför kan då inte Maud Olofsson komma med sin inbjudan till en diskussion om energipolitiken, som vi har diskuterat så många gånger i kammaren? Men inbjudan har uppenbarligen inte kommit hittills – vi i näringsutskottets s-grupp hade inte sett den så sent som förra veckan.

Det andra som är viktigt i det här sammanhanget är just frågorna om branschsamtalet. När kommer näringsministern att ta några sådana initiativ inte minst när det gäller skogsindustrin? Eller kommer hon även i det sammanhanget att säga att det löser sig bäst genom att branscherna själva får hantera det?

Vi vet att man skriker efter och vill ha stöttning vad gäller forskning och utveckling. Inte minst för skogsindustrin är det framför allt energipriserna man är djupt oroad över. Vi har haft andra orter där pappersbruket har valt att flytta från Sverige på grund av energipriserna.

Anf. 139 BOSSE RINGHOLM (s):

Fru talman! När företag råkar ut för problem, arbetskraften minskar och det blir uppsägningar och varsel är det många företag och orter som av naturliga skäl vänder sig till regeringen och hoppas på någon form av dialog och stöd.

I det här fallet handlar det om Hallstaviks pappersbruk. Men det finns många andra orter och företag där det har varit samma situation, och Maud Olofsson har varit frånvarande. Hon har inte åkt ut och besökt de berörda företagen.

Jag kan förstå att Maud Olofsson med sin lilla verktygslåda inte gärna dyker upp på pappersbruket i Hallstavik. När de väl har fått titta i verktygslådan upptäcker de att det inte var mycket kvar i den lådan. Det mesta har Maud Olofsson sålt ut, lagt ned och gjort sig av med.

När Maud Olofsson till slut tvingas till reträtt som i fallet Norrsundet tvingas hon i varje fall säga att det lilla hon förfogar över är att ge länsstyrelsen och landshövdingen i uppdrag att ta någon form av initiativ att samordna och att man kan tänka sig att göra det.

Varför kan Maud Olofsson inte tänka sig motsvarande initiativ och ge länsstyrelsen och landshövdingen i Stockholms län ett motsvarande uppdrag?

Även om det är en liten verktygslåda och inte mycket i den låda som staten står för i fortsättningen vore det i varje fall sjyst mot pappersbruksarbetarna i Hallstavik om de kände att vi i Stockholms län är lika mycket värda så att vi kan få den lilla uppbackningen från regeringen.

Det är inte mycket begärt, Maud Olofsson, men det är något som Maud Olofsson i varje fall förfogar över.

Till sist vill jag önska Maud Olofsson en trevlig sommar och önska henne tillbaka i början av augusti. Vi lovar att förse Maud Olofsson med ett stort antal nya interpellationer. Vi kommer att återkomma till Hallstavik, Norrsundet, Utansjö och allt annat som kan plåga Maud Olofsson över sommaren. Trevlig sommar!

Anf. 140 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Fru talman! Vi ser att energipolitiken spelar en viktig roll. Men det är kanske inte det som den här interpellationsdebatten ska handla om. Vi kommer att skicka inbjudningar.

Det som är viktigt att säga är att lägre energipriser än i övriga Europa redan finns i Sverige i dag. Men jag vill inte ha en statlig prispolitik.

Vad menar man när man säger att Vattenfall ska vara prisledande? Jo, att priserna ska gå nedåt. De ska inte gå uppåt. Det innebär statlig prispolitik och ingenting annat. Stå för det ni föreslår!

Det sägs att jag skulle ha besökt företagen. Jag kommer ihåg att Björn Rosengren åkte runt och besökte alla nedläggningsorterna och flyttade pengar från Vägverket från det ena stället till det andra.

Vägpaketet för Trollhättan är ett ypperligt sådant exempel. Man tog pengar från andra regioner och gav till Trollhättan. Sedan skulle någon annan ge pengar till de regioner som man tog ifrån.

Det är ingen bra politik. Det är viktigt att skapa en långsiktighet med en verktygslåda så att man kan göra någonting. Det är därför vi har förstärkt resurserna till Almi, Arbetsförmedlingen och länsstyrelserna för att de ska kunna göra det.

Jag ska läsa innantill från ett upprop från ett antal personer som engagerat sig i Hallstavik. De säger så här: ”Vi måste diskutera hur vi ska få hit fler företag, vad som krävs för att befintliga företag ska kunna växa, hur vi ska få fler att starta eget, hur vi ska kunna garantera att Holmen blir en viktig del av Hallstaviks framtid och hur Hallstavik blir mer attraktivt att bo, leva och verka i. — — Men varför uppvaktar vi inte istället näringsminister Maud Olofsson med krav på statliga satsningar och statliga pengar? Svaret är att vi är övertygade om att vi både måste och kan skapa en bra framtid för Hallstavik själva, om vi får med oss Hallstavik

och hela Roslagen. Vi är övertygade om att vi har tillräckligt med kunskap, kreativitet och kraft för att möta den här krisen. När vi har kommit en bit på vägen, då, först då, ska vi bjuda hit Maud Olofsson, för att berätta hur hotet om en kris fick en hel bygd att engagera sig i sin framtid. Du ställer väl upp!”

Det här är förutsättningen för att bygga för framtiden. Jag litar på Hallstavik, Norrsundet och alla andra ställen som det gäller. Nu har man verktygslådan och kan ta sig in i framtiden.

Jag vill med detta önska ledamöterna i riksdagen en trevlig sommar. Jag hoppas att ni ägnar sommaren åt att skriva nya interpellationer så att jag får komma tillbaka och diskutera viktiga frågor för framtiden.

Anf. 141 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag får önska näringsministern och alla som har debatterat här en trevlig sommar!

Överläggningen var härmed avslutad.

20 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen

Andre vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:

2007/08:FPM119 En Europeisk referensram för kvalitetssäkring av yrkesutbildning, till utbildningsutskottet

21 § Hänvisning av ärende till utskott och beslut om förlängd motionstid

Föredrogs och hänvisades
Proposition
2007/08:165 till civilutskottet

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för denna proposition skulle förlängas till *fredagen den 19 september*.

22 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 24 juni

2007/08:1405 HPV-vaccination

av *Anne Ludvigsson* (s)
till statsrådet *Maria Larsson* (kd)

2007/08:1406 Statliga ersättningsjobb som försvinner från Karlskoga Prot. 2007/08:135
24 juni

av *Eva-Lena Jansson* (s)

till försvarsminister Sten Tolgfors (m)

2007/08:1407 Kontroll av nätsprit

av *Laila Bjurling* (s)

till finansminister Anders Borg (m)

2007/08:1408 Vårdnadsbidrag och utanförskapet

av *Eva-Lena Jansson* (s)

till finansminister Anders Borg (m)

2007/08:1409 Kommuner som bryter mot upphandlingsregler

av *Hans Backman* (fp)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

2007/08:1410 Sänkta löner i nystartsjobb

av *Josefin Brink* (v)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2007/08:1411 Sverige och euron

av *Carl B Hamilton* (fp)

till finansminister Anders Borg (m)

2007/08:1412 Stabila förutsättningar för tågpendling i Mälardalen

av *Fredrik Olovsson* (s)

till statsrådet Åsa Torstensson (c)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 16 september.

23 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 24 juni

2007/08:1321 A-kassa och arbete utomlands

av *Lars Mejern Larsson* (s)

till statsminister Fredrik Reinfeldt (m)

2007/08:1344 Coachning och matchning av arbetssökande som gynnar näringslivet

av *Agneta Berliner* (fp)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2007/08:1352 Kommunala arbetsmarknadsenheter

av *Annika Qarlsson* (c)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2007/08:1354 Alternativa arbetsförmedlare

av *Annika Qarlsson* (c)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2007/08:1359 Samhällsnyttig sysselsättning

av *Ann-Christin Ahlberg* (s)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

Prot. 2007/08:135
24 juni

2007/08:1360 Jobb- och utvecklingsgarantin
av *Ann-Christin Ahlberg* (s)
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)
2007/08:1368 Nedläggning av bensinstationer
av *Anne Ludvigsson* (s)
till näringsminister Maud Olofsson (c)
2007/08:1378 Vägpris inom Gotlandstrafiken
av *Christer Engelhardt* (s)
till statsrådet Åsa Torstensson (c)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 16 september.

24 § Kammaren åtskildes kl. 16.06.

Förhandlingarna leddes
av förste vice talmannen från sammanträdets början till och med 7 §
anf. 39 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med 11 § anf. 78 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till och med 18 § anf. 120 (delvis) och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

CHARLOTTE RYDELL

/Eva-Lena Ekman

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Anmälan om återtagande av plats i riksdagen	1
3 § Svar på interpellation 2007/08:716 om klimatförändringar och infrastrukturen i Mälardalen	1
Anf. 1 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	1
Anf. 2 CHRISTINA AXELSSON (s).....	2
Anf. 3 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	3
Anf. 4 CHRISTINA AXELSSON (s).....	4
Anf. 5 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	5
Anf. 6 CHRISTINA AXELSSON (s).....	5
Anf. 7 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	6
4 § Svar på interpellation 2007/08:765 om finansieringen av kollektivtrafiken	6
Anf. 8 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	6
Anf. 9 CHRISTINA AXELSSON (s).....	7
Anf. 10 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m).....	8
Anf. 11 GUNNAR ANDRÉN (fp)	9
Anf. 12 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	10
Anf. 13 CHRISTINA AXELSSON (s).....	11
Anf. 14 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m).....	12
Anf. 15 GUNNAR ANDRÉN (fp)	12
Anf. 16 BÖRJE VESTLUND (s)	13
Anf. 17 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	14
Anf. 18 CHRISTINA AXELSSON (s).....	15
Anf. 19 BÖRJE VESTLUND (s)	15
Anf. 20 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	16
5 § Svar på interpellation 2007/08:717 om miljövänliga transporter runt Mälaren.....	16
Anf. 21 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	16
Anf. 22 PIA NILSSON (s)	17
Anf. 23 CHRISTINA AXELSSON (s).....	18
Anf. 24 GUNNAR ANDRÉN (fp)	19
Anf. 25 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	20
Anf. 26 PIA NILSSON (s)	21
Anf. 27 CHRISTINA AXELSSON (s).....	21
Anf. 28 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	22
Anf. 29 PIA NILSSON (s)	23
Anf. 30 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	23
6 § Svar på interpellation 2007/08:721 om infrastrukturen i Västsvrige.....	24
Anf. 31 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	24
Anf. 32 HANS OLSSON (s)	24
Anf. 33 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	25
Anf. 34 HANS OLSSON (s)	26
Anf. 35 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	26

Anf. 36 HANS OLSSON (s).....	27
Anf. 37 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	27
7 § Svar på interpellation 2007/08:734 om cykelturism	28
Anf. 38 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	28
Anf. 39 PER BOLUND (mp).....	28
Anf. 40 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	29
Anf. 41 PER BOLUND (mp).....	30
Anf. 42 BÖRJE VESTLUND (s).....	31
Anf. 43 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	32
Anf. 44 PER BOLUND (mp).....	33
Anf. 45 BÖRJE VESTLUND (s).....	33
Anf. 46 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	34
8 § Svar på interpellation 2007/08:781 om järnvägsinvesteringar för ett klimatsmart transportsystem	35
Anf. 47 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	35
Anf. 48 IBRAHIM BAYLAN (s).....	36
Anf. 49 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	37
Anf. 50 IBRAHIM BAYLAN (s).....	38
Anf. 51 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m)	39
Anf. 52 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	39
Anf. 53 IBRAHIM BAYLAN (s).....	40
Anf. 54 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m)	41
Anf. 55 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	41
9 § Svar på interpellation 2007/08:782 om trafiksäkerhet.....	42
Anf. 56 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	42
Anf. 57 IBRAHIM BAYLAN (s).....	44
Anf. 58 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m)	44
Anf. 59 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	45
Anf. 60 IBRAHIM BAYLAN (s).....	46
Anf. 61 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m)	47
Anf. 62 BÖRJE VESTLUND (s).....	48
Anf. 63 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	49
Anf. 64 BÖRJE VESTLUND (s).....	50
Anf. 65 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	50
10 § Svar på interpellation 2007/08:785 om samhällsekonomisk prövning av nya flygplatser	51
Anf. 66 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	51
Anf. 67 HELENA LEANDER (mp).....	52
Anf. 68 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	53
Anf. 69 HELENA LEANDER (mp).....	53
Anf. 70 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	53
Anf. 71 HELENA LEANDER (mp).....	53
Anf. 72 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	54
11 § Svar på interpellation 2007/08:729 om børsintroduktion av Posten.....	54
Anf. 73 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	54
Anf. 74 BÖRJE VESTLUND (s).....	55

Anf. 75 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	55
Anf. 76 BÖRJE VESTLUND (s)	56
Anf. 77 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	57
Anf. 78 BÖRJE VESTLUND (s)	58
Anf. 79 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	58
12 § Svar på interpellation 2007/08:731 om sammanhållningspolitiken efter 2013 för den regionala utvecklingen.....	59
Anf. 80 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	59
Anf. 81 BERIT HÖGMAN (s)	60
Anf. 82 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	61
Anf. 83 BERIT HÖGMAN (s)	62
Anf. 84 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	63
Anf. 85 BERIT HÖGMAN (s)	64
Anf. 86 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	64
13 § Svar på interpellation 2007/08:732 om internationella evenemang i Sverige.....	65
Anf. 87 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	65
Anf. 88 BERIT HÖGMAN (s)	65
Anf. 89 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	66
Anf. 90 BERIT HÖGMAN (s)	67
Anf. 91 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	67
Anf. 92 BERIT HÖGMAN (s)	68
Anf. 93 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	68
14 § Svar på interpellation 2007/08:735 om utredning om konkurrens i fjärrvärmenäten	69
Anf. 94 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	69
Anf. 95 PER BOLUND (mp)	70
Anf. 96 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	71
Anf. 97 PER BOLUND (mp)	72
Anf. 98 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	73
Anf. 99 PER BOLUND (mp)	74
Anf. 100 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	75
15 § Svar på interpellation 2007/08:739 om stöd till installation av energieffektiva fönster i småhus	75
Anf. 101 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	75
Anf. 102 MIKAELA VALTERSSON (mp)	76
Anf. 103 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	77
Anf. 104 MIKAELA VALTERSSON (mp)	78
Anf. 105 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	79
Anf. 106 MIKAELA VALTERSSON (mp)	80
Anf. 107 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	80
16 § Svar på interpellation 2007/08:775 om ökat antal konkurser.....	81
Anf. 108 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	81
Anf. 109 BÖRJE VESTLUND (s)	82
Anf. 110 ERIK A ERIKSSON (c).....	83
(forts. 18 §).....	84

Ajournering	85
Återupptagna förhandlingar	85
17 § Svar på interpellation 2007/08:796 om statsministerns besvarande av interpellationer	85
Anf. 111 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m)	85
Anf. 112 BOSSE RINGHOLM (s).....	86
Anf. 113 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m)	87
Anf. 114 BOSSE RINGHOLM (s).....	88
Anf. 115 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m)	89
Anf. 116 BOSSE RINGHOLM (s).....	90
Anf. 117 Statsminister FREDRIK REINFELDT (m)	91
18 § (forts. från 16 §) Svar på interpellation 2007/08:775 om ökat antal konkurser	91
Anf. 118 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	91
Anf. 119 BÖRJE VESTLUND (s)	93
Anf. 120 ERIK A ERIKSSON (c).....	94
Anf. 121 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	94
Anf. 122 BÖRJE VESTLUND (s)	95
Anf. 123 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	96
19 § Svar på interpellation 2007/08:776 om hotade jobb i Hallstavik	97
Anf. 124 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	97
Anf. 125 MIKAEL DAMBERG (s).....	98
Anf. 126 PER LODENIUS (c).....	99
Anf. 127 ERIK A ERIKSSON (c).....	99
Anf. 128 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	101
Anf. 129 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	102
Anf. 130 MIKAEL DAMBERG (s).....	103
Anf. 131 PER LODENIUS (c).....	104
Anf. 132 ERIK A ERIKSSON (c).....	105
Anf. 133 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	106
Anf. 134 BÖRJE VESTLUND (s)	106
Anf. 135 BOSSE RINGHOLM (s).....	107
Anf. 136 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	108
Anf. 137 MIKAEL DAMBERG (s).....	109
Anf. 138 BÖRJE VESTLUND (s)	110
Anf. 139 BOSSE RINGHOLM (s).....	110
Anf. 140 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	111
Anf. 141 ANDRE VICE TALMANNEN	112
20 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen	112
21 § Hänvisning av ärende till utskott och beslut om förlängd motionstid	112
22 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	112
23 § Anmälan om skriftliga svar på frågor	113
24 § Kammaren åtskildes kl. 16.06.	114

Tryck: Elanders, Vällingby 2008