

Riksdagens protokoll

2012/13:43

Torsdagen den 13 december

Kl. 09.00 – 22.57



Protokoll
2012/13:43

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 7 december.

2 § Meddelande om skriftliga frågor och svar under juluppehållet

Förste vice talmannen meddelade att talmannen beslutat att skriftliga frågor som lämnats in under tiden *fredagen den 14 december 2012 kl. 10.00–fredagen den 4 januari 2013 kl. 10.00* skulle besvaras senast inom fjorton dagar efter det att frågan framställts.

3 § Meddelande om information från regeringen

Förste vice talmannen meddelade att *tisdagen den 18 december kl. 13.00* skulle statsminister Fredrik Reinfeldt (M) lämna information från Europeiska rådets möte den 13 och 14 december.

4 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Proposition
2012/13:31 till socialförsäkringsutskottet

Skrivelse
2012/13:48 till skatteutskottet

5 § Kommunikationer

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 2012/13:TU1
Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2012/13:1 delvis).

Anf. 1 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till reservation 3 och 10.

Jag vill också tacka de många människor som har hört av sig. Jag har frågat efter inspel till diskussionen om vårt arbete i utskottet på Facebook och på Twitter. Jag har fått jättestor respons där och via mejl och brev. Jag vill tacka för detta, och jag hoppas att jag kan ge uttryck för den frustration som många människor känner över den situation vår järnväg befinner sig i under vintern.

Fru talman! I sju år har Sverige haft en moderatledd regering. I sju år har den moderatledda regeringen ansvarat för järnvägen och dess underhåll och organisation. När regeringen tillträdde hade man under många år i opposition föreslagit stora neddragningar av järnvägsunderhållet och järnvägsinvesteringarna. Väl vid makten fortsatte man på den inslagna vägen.

Den 7 november 2007 konstaterade Anders Borg i tidningen Sydsvenskan att Sverige har överinvesterat i järnväg. Jag säger det en gång till: Sverige har överinvesterat i järnväg. Så lät det när regeringen tågade in i Rosenbad.

För två vintrar sedan riktade infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd en uppmaning till resenärerna. Hon uppmanade alla resenärer att tänka över om de verkligen måste resa. Om frågan besvarades med ja manade infrastrukturministern resenärerna att vara väl förberedda med kläder, skor, matsäck, faltar och termos. Det är Sveriges infrastrukturministers råd till dem som vill resa vintertid.

I år har det låtit annorlunda. Vi ser vintern an med tillförsikt, sade infrastrukturministern den 28 oktober efter genomförda vinterövningar. Vi har tagit lärdom av de senaste åren och gör allt som rimligen kan göras för att trafiken ska fungera, skriver infrastrukturministern på regeringens hemsida. Förberedelserna är bättre, och tågen kommer att gå, sade hon till tidningen Expressen häromveckan.

Så kom snön, så kom kaoset, så kom de inställda tågen, precis som alla andra vintrar med borgerlig regering. Det är möjligt att vi timmarna efter ett stort snöfall måste acceptera störningar i tågtrafiken och flygtrafiken och att vi måste ploga på vägarna. Men sedan måste trafiken fungera, och så har inte varit fallet. Trots att mer än en vecka har gått sedan snön kom dras trafiken fortfarande med förseningar. Trots att det är en högst normal vinter ställer SJ in hundratals tåg före jul. Tusentals resenärer kommer inte hem till de nära och kära eller kommer inte ens till arbetet den tid som det var tänkt.

Trots alla fina ord om förberedelser tog det inte mer än någon timmes snöande innan Trafikverkets hemsida låg nere. Trots alla fina ord om förberedelser gör sig snöproblemen påmind i hela systemet. Vi tvingas konstatera att regeringen har tappat greppet om tågtrafiken. Om detta med regeringens egna ord är de bästa förberedelser de förmår – då, fru talman, är det dags att byta regering.

Det är dags att byta till en regering som vågar se järnvägens brister och byta till en regering som har en konkret politik för att åtgärda dem och åter ge Sverige en järnväg värd namnet.

Fru talman! Sverige har tillsammans med Rumänien och ett par andra länder Europas mest missnöjda järnvägsresenärer. Rumäniens resenärer är till och med något mer nöjda än de svenska. Häromdagen kom Svenskt Kvalitetsindex. Trots att mätningen är gjord på barmarkstid, det vill säga före det senaste snökaoset, är det ingen uppbygglig läsning. Sedan regeringen Reinfeldt tog över rodret och infrastrukturpolitiken har förtroendet för järnvägstrafiken och SJ sjunkit dramatiskt. Detta år är tillsammans med förra året det då då förtroendet är det lägsta någonsin för SJ och järnvägstrafiken. Men även om SJ har sitt ansvar faller det tunga ansvaret på regeringen.

Ansvaret faller tungt för att regeringen under den här mandatperioden har halverat nyinvesteringarna i järnväg. Det faller tungt för att de har vägrat ta itu med järnvägsunderhållets bristfälliga organisation, trots förnedrande nederlag här i Sveriges riksdags kammare. Det faller tungt för att de här, trots år av järnvägskaos, lägger en budget på riksdagens bord som inte klarar den nivå som Trafikverket och Kapacitetsutredningen anser krävs för ett fungerande underhåll.

Fru talman! Regeringen har tidigare i denna kammare slagit sig för bröstet för historiens största infrastruktursatsning. Regelbundet under regeringens sex år vid makten har olika utspel gjorts om nya underhållssatsningar. Jag försökte göra en sammanställning i går, men jag hade inte ens plats i mitt talarmanus för alla satsningar, pressmeddelanden och nystarter som har gjorts för järnvägen och järnvägsunderhållet.

Verkligheten visar dock en annan bild. För de kommande åren sjunker underhållsbudgeten. Det som marknadsfördes som en satsning var i själva verket en neddragning. Det är det som gör att de stora underhålls-entreprenörerna nu varslar om uppsägningar. För några veckor sedan varslade Balfour Beatty 50 personer om uppsägning. Sedan meddelade Sveriges största entreprenör Infranord att de planerar stora personalneddragningar.

Hur kommer det sig att regeringens satsningar när de kommer på riksdagens bord visar sig vara neddragningar? Hur kommer det sig att Sveriges järnvägsresenärer efter snart sju år med borgerlig regering är betydligt mer missnöjda än när den borgerliga regeringen tillträdde? Hur kommer det sig att entreprenörerna varslar om uppsägning i stället för att göra nyanställningar?

Fru talman! Det verkar finnas två parallella universum: regeringens universum och verkligheten. I regeringens parallella universum fungerar tågtrafiken fint. I gårdagens TV4 kunde vi höra att det är bättre än någonsin. Så sade trafikministern. I verkligheten fryser resenärerna på perrongerna. I regeringens parallella universum har förberedelserna aldrig varit bättre. I verkligheten fungerar inte Trafikverkets hemsida när det börjar snöa. I regeringens parallella universum skickas regelbundet pressmeddelanden ut om nya underhållssatsningar. I verkligheten varslar underhållsentreprenörerna sina anställda om uppsägning. På valdagen lär regeringen bli varse att väljarna lever i den alldeles verkliga verkligheten. (Applåder)

Prot. 2012/13:43
13 december

Kommunikationer

(FÖRSTE VICE TALMANNEN: Får jag be ledamoten att förtydliga yrkandena. Reservationerna 3 och 10 finns inte med i betänkandet.)

Jag får återkomma till det i replikskiftet. Jag syftade på fel betänkande.

I detta anförande instämde Monica Green, Roza Güclü Hedin, Lars Johansson, Lars Mejern Larsson, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 2 STINA BERGSTRÖM (MP):

Fru talman! Jag vill börja med att instämma i det Anders Ygeman sade. Jag vill också ställa frågan: Hur mycket ska man behöva stå ut med som tågresenär i avregleringens förlorade land?

Uppgivna resenärer säger i radio- och tv-intervjuer att man får räkna med att komma för sent när man tar tåget. Men är det okej? Är det okej att priset på månadskort över en natt går upp med det dubbla när olika operatörer inte längre kommer överens? Är det okej att barnen blir avslängda från bussar och tåg om de inte har rätt biljetter? Är det okej att resenärerna får böta om de inte hinner köpa biljett innan de kastar sig på tåget?

Den senaste i raden av effekter av Moderaternas tågpolitik är att SJ har börjat ställa in tågen när de behöver servas. I onsdags stod många resenärer på landets perronger med lång näsa. De hade missat att SJ i tisdags kväll gick ut och berättade att de skulle ställa in 180 tågavgångar för att köra tågen till verkstaden och avisa och reparera dem innan jultrafiken börjar.

När vi i trafikutskottet träffade SJ och Trafikverkets ledning i november fick vi höra att de hade en god samverkan och en god framförhållning inför vintervädret. Jag tycker inte att man har en god framförhållning om man inte kan serva tågen utan att ställa in avgångar. Jag tycker att det är ett tydligt tecken på en dålig framförhållning och ytterligare ett bevis på att vi har två stora fel och brister i tågsystemet. Det handlar både om brist på pengar och om brist på samordning.

Fru talman! Infrastrukturminister Elmsäter-Svärd säger nu att regeringen tänker satsa mer på järnvägen, men inte så mycket här och nu utan framför allt under nästa mandatperiod. Det är både långt fram i tiden och långt ifrån tillräckligt, men ändå är det ett litet steg i rätt riktning. Jag vill faktiskt ge vår infrastrukturminister lite beröm. Jag förstår att hon har haft en tuff match mot herrarna Borg och Reinfeldt.

Men tågresenärerna och godsköparna förtjänar bättre. Det duger inte att mala om historiska satsningar på järnvägen så länge resenärerna står och fryser på perrongerna. Det duger inte att skjuta skulden på tidigare regeringar så länge man inte gör tillräckligt själv. Det duger inte säga att det är väl bra att SJ serverar tågen så att de fungerar i jultrafiken när människor förgäves står och väntar på tåg som står på verkstaden.

I dag står Miljöpartiets ekonomisk-politiska talesperson Per Bolund och delar ut flygblad till tågresenärerna på Centralen här i Stockholm. Det gör han helt enkelt därför att de förtjänar bättre. Jag undrar hur ofta Anders Borg möter tågresenärer som väntar på försenade tåg eller som ställs inför fullbordat faktum att tågen helt sonika ställts in?

Vi behöver en ny tågordning där resenärerna och godsköparna sätts i centrum. Vi behöver en ordning där Trafikverket får huvudansvaret för järnvägsunderhållet, terminalerna, verkstäderna och stationerna. Vi behöver en ordning där de olika tågoperatörerna samarbetar kring tidtabeller och biljettsystem och väntar in varandras tåg. Vi behöver en ordning där tågen hinner servas mellan körningarna.

Fru talman! En fungerande järnväg är viktig av flera skäl. Resenärerna och godsköparna ska kunna känna sig trygga med att tågen kommer fram i tid. Det ska vara enkelt att köpa biljett. Det ska finnas öppna och varma väntsalar. Kort sagt ska järnvägen vara det bästa, enklaste och billigaste alternativet. Samma sak gäller all kollektivtrafik. Järnväg och kollektivtrafik är också viktiga verktyg för att lösa klimatfrågan. För mig som miljöpartist är det så självklart att jag ibland glömmer bort att säga det.

Våra inrikes transporter står för 30 procent av våra samlade koldioxidutsläpp. I det här betänkandet slår regeringen fast att utsläppen har ökat med 9 procent sedan 1990, och ”regeringen bedömer att det inte är möjligt att nå miljökvalitetsmålet till 2020 med de styrmedel som i dag är beslutade och planerade”.

Det är ett viktigt och sant konstaterande, men problemet är att regeringen nöjer sig med det konstaterandet. Varken i det här betänkandet eller i något annat betänkande finns det några förslag på hur regeringen ska uppnå sina egna, lågt satta mål.

Fru talman! Om du inte ändrar riktning kommer du dit du är på väg. Det är ett gammalt kinesiskt ordspråk som är väldigt klokt. Om vi travar på i gamla hjulspår kommer trafikens utsläpp att fortsätta att öka i stället för att minska.

Miljöpartiet vill ändra riktning. Vi tar klimatfrågan på allvar och vill satsa på framtidens transportmedel. Hur vi investerar i infrastruktur påverkar våra möjligheter att nå klimatmålen nu och i framtiden. Det som krävs nu är en offensiv satsning på de transportslag som leder oss närmare en lösning på klimatfrågan i stället för ännu längre bort.

Miljöpartiet prioriterar kollektivtrafik framför motorvägsbyggen, höghastighetsbanor framför flyg och gods på tåg och båt framför flertunga lastbilar. Vi förstår att transporterna måste minska, inte öka. Vi förstår att cykel och gång i städerna måste prioriteras framför bilen.

Miljöpartiet förstår också att planerna på att bygga en ny stor motorväg i Stockholm för 30 miljarder kronor inte bara är en ekonomisk utan också en klimatomfatt katastrof. Enligt Trafikverkets beräkningar måste bilismen minska med en femtedel till 2030 om vi ska kunna nå klimatmålen. Mångmiljardsatsningen på en sexfilig motorväg är knappast ett sätt att gå den visionen till mötes – tvärtom. Med Förbifart Stockholm kommer andelen som åker kollektivt i Stockholmsregionen att minska och klimatutsläppen att öka.

Vad stockholmarna behöver är inte ytterligare en motorväg. De behöver en fungerande kollektivtrafik. Genom att avbryta planerna på Förbifart Stockholm skulle 700 miljoner kronor bara nästa år kunna användas till kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. För 2014 är siffran 1,3 miljarder, och den fortsätter att stiga år för år. Det är stora summor pengar som skulle kunna användas till en del av klimatlösningen i stället för att förvärra problemet.

I Miljöpartiets skuggbudget presenterar vi förslag på satsningar på klimatsmarta transporter i hela Sverige. Totalt föreslår vi närmare 20 miljarder kronor mer än regeringen på spårsatsningar under budgetperioden, det vill säga 2013–2016. Tillsammans med satsningar på cykel, kollektivtrafik och ökat stöd till upphandling av tågtrafik innebär det ungefär 25 miljarder till klimatsmarta transporter under budgetperioden.

Vår satsning på en modern och tillförlitlig järnväg innehåller 600 miljoner mer varje år till järnvägsunderhåll jämfört med regeringens förslag. Vi ser redan nu att det saknas pengar för att nå upp till den nivå som Trafikverket behöver. Anders Ygeman pratade om detta i sitt anförande. Det duger inte att pengarna till underhåll är slut i början av hösten. De måste räcka hela året ut. Det är dumsnålt att inte satsa ordentligt på att underhålla det vi har.

Regeringen tycker att det är tågoperatörerna själva som ska betala den ökade kostnaden för underhållet. När alliansregeringen tillträdde 2006 var banavgifterna 479 miljoner. Nu har de mer än fördubblats, men ingen kan med bästa vilja i världen säga att tågresenärerna och godsköparna har fått en dubbelt så bra tågtrafik. Biljettpriserna och priset på att köra gods på järnväg har däremot ökat och skulle fortsätta öka om Anders Borg får som han vill. Många skulle välja bilen eller lastbilen i stället, med ökade klimatutsläpp som följd.

Vi har nu en majoritet i utskottet för att säga nej till regeringens höjning av banavgifterna från och med 2014. Vi i Miljöpartiet vill att det stoppet ska slå till redan den 1 januari nästa år. Vi anser att det i stället ska anslagsfinansieras och hoppas att regeringen drar i bromsen redan nu.

Fru talman! Miljöpartiet har ett särskilt yttrande om vårt budgetförslag. Vi står också bakom samtliga reservationer i betänkandet, men för att vinna tid väljer jag att bara yrka bifall till reservation 2.

Till sist, fru talman, vill jag utdela lite mer beröm till SJ, som hade tänkt sluta sälja biljetter på tågen den 15 november. Det fick många av oss att gå i taket. Vi har haft många samtal med SJ och skrivit debattartiklar, och SJ har också backat. Först backade de ett halvt steg då de tänkte att de skulle fortsätta med försäljningen av biljetter via mobilen, vilket skulle innebära att de uteslöt stora resenärsgupper från att köpa biljett på tåget. I går kväll fick jag det glädjande beskedet att SJ nu har tänkt om och kommer att fortsätta att sälja biljetter på tågen.

Det hoppas jag är början på en ny epok där SJ sätter resenärerna i centrum och frågar resenärerna vad de tycker innan man fattar sådana här beslut.

(Applåder)

Anf. 3 TONY WIKLANDER (SD):

Fru talman! Jag hörde inledningsvis Ygeman nämna att regeringen går in på sitt sjunde år. Jag har bara varit med här de sista två och ett halvt åren och vet att med den vinter som tog fart för två år sedan började väl alla intressera sig för järnvägens problem. Så upplevde i alla fall jag det.

Jag kan fråga mig vad regeringen gjorde de första åren, för jag hörde aldrig talas om någonting angående järnvägen. Det man hörde var politiker från olika håll som uttalade sig. En moderat som heter Adelsöhn

talade om att järnvägen har varit 25 års lekstuga för politiker. Det är svårt att säga emot honom.

Jag träffade en annan potentat i somras på en konferens. Det var Görran Persson, tidigare socialdemokratisk statsminister. Han gav oss goda råd. Han sade så här: När ni nu sysslar med järnvägsfrågor och infrastruktur, var då pragmatiska och inte ideologiska. Jag undrar sedan dess vilken av de två egenskaperna han själv tillämpade när han avreglerade det hela. Men det är gammal historia.

Sju år har nu kanske slösats bort vad gäller underhåll och investeringar, i synnerhet investeringar, och jag är rädd att med vilken takt vi än håller har vi ytterligare sju år framför oss innan vi kan se de resultat som vi borde ha haft redan i dag.

Fru talman! Jag har inget yrkande i det här ärendet – jag återkommer med det vid nästa betänkande – utan jag vill bara framhålla vad vi säger i ett särskilt yttrande. Vi sverigedemokrater har högre ambitioner än regeringen på utgiftsområde 22. Vi har anvisat 1 miljard årligen fram till 2016. Det fick vi inte gehör för, men vi menar att lappa-och-lagamentaltiteten som har karakteriserat det svenska järnvägsnätet måste få ett slut. Det är så oerhört mycket att göra att vi inte kan hålla på som vi gör nu. Jag hade egentligen velat se en mer fast instans som ansvarade för hela underhållet. Det går inte att få majoritet för något sådant i det här läget, men det är möjligt att det finns chans att återkomma till det.

Jag kan bara i korthet säga att vi inte anser att upprustning ska finansieras genom höjda banavgifter. Även om det ska jag be att få återkomma i debatten om nästa betänkande. Vår ambition är i alla fall dels att nå upp till Trafikverkets högsta ambitionsnivå för järnvägsnätet, dels att skjuta till resurser för gruvnäringens behov av infrastruktur såsom förstärkning av Malmbanan. Med det föreslår vi den ytterligare förstärkning av budgeten som jag tidigare har anvisat. I övrigt har jag inget yrkande i det här ärendet.

Anf. 4 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag vill för tydlighetens skull börja med att yrka bifall till reservation 1 i det här betänkandet. Det ska inte råda något tvivel om den saken.

En av de saker som tas upp i det här betänkandet är Transportstyrelsens verksamhet. Vi har sett en ganska oroande utveckling av Transportstyrelsen. Man har dubbelt så lång kötid för att få göra körkortsprov mot vad som är beräknat. Man har, utan att söka riksdagens stöd för det, avskaffat kravet på lokalkännedom för taxi. Man har uttalat sig för en ökad fragmentarisering av järnvägen när alla ser vilka problem fragmentariseringen har fört med sig. Man har totalt misslyckats med det uppdrag man har att utföra kontroller av den tunga lastbilstrafiken, då man inte ens har utfört en femtedel av kontrollerna av de tunga lastbilarna som man själv har föresatt sig att utföra.

Min korta fråga till Sverigedemokraterna är: Varför röstar Sverigedemokraterna i dag emot yrkandet som oppositionspartierna ställer sig bakom om att se till att Sverige får bra kontroller av lastbilar?

Prot. 2012/13:43
13 december

Kommunikationer

Anf. 5 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Vi har varit ganska överens hela tiden i de här frågorna. Alla partier var ju överens när vi gjorde den här översynen av lastbilstrafiken. Det är möjligt att jag inte i det här läget röstar med den, men i ett skarpt läge kommer vi sannolikt att göra det.

Det är så oerhört mycket att göra på den här fronten. Till exempel borde fler utskott ha intresserat sig för den sammanställning som vi gjorde i trafikutskottet. Det har jag faktiskt gått och väntat på, särskilt på vad justitieutskottet skulle ha att säga om det här. Till dess har jag inte mycket att komma med själv, och därför har jag inte heller sagt någonting om det.

Vad gäller Transportstyrelsens tillsyn hade vi tillfälle till en diskussion med dem när de var i utskottet för en tid sedan. Till min glädje kunde jag konstatera att det fanns en viss ödmjukhet hos Transportstyrelsens chefer. Man nödgas att se över sina avgifter, framför allt till trafikskolor och liknande, vilket jag tog upp som ett krav. Vi får se vad som händer med det och får leva på hoppet så länge.

Anf. 6 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag delar ståndpunkten att fler utskott borde engagera sig i kampen mot den oseriösa lastbilstrafiken. Men nu är det trafikutskottet som debatterar i riksdagen. Jag konstaterar att det finns två vägar för Transportstyrelsens utveckling. Den ena är man drar upp kontrollerna, eftersom man inte ens klarar en femtedel av dem. Den andra är att man är nöjd med utvecklingen som den är.

Transportstyrelsen borde sluta låtsas vara ett konkurrensverk för järnvägen och i stället inrikta sig på att sköta de uppgifter som riksdagen har ålagt dem, det vill säga att klara kötiden för körkortsproven och kontrollen av lastbilsverksamheten.

Jag noterar att Tony Wiklander och Sverigedemokraterna ansluter sig till linjen att Transportstyrelsen kan fortsätta att låta de här viktiga frågorna vara.

Anf. 7 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Jag tror inte att det är så enkelt. Även om vi inte deltar i den socialdemokratiska reservationen i det här läget står vår kritik mot Transportstyrelsen fast. Jag skulle vilja se ett mer gediget tag för att få fram en förändring. Vi är i grunden ganska överens med Socialdemokraterna och fler därtill om att det behövs förändringar i det hela. Men i dag är jag inte med i reservationen.

Anf. 8 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Vänsterpartiet anser att vi är i ett läge där vi av miljö- och klimatskäl måste genomföra ett systemskifte inom infrastrukturen. Det handlar alltså om att investera i mer och bättre järnvägar och i mer och bättre kollektivtrafik för att på allvar påbörja detta systemskifte. Vänsterpartiet satsar således 6 960 miljoner kronor mer än regeringen på utgiftsområdet 22, Kommunikationer.

Då kan vän av ordning undra hur Vänsterpartiet finansierar detta. Låt mig bara ta två enkla exempel, eller kanske räcker det med ett. Ökningen

motsvarar krogmomsen som kostar drygt 6 miljarder per år. Räcker inte det kan vi avstå från att sänka bolagsskatten med 16 miljarder.

Politik handlar om att välja, och Vänsterpartiet väljer att satsa på klimatsmarta transporter i stället för att sänka skatter.

De senaste årens tågkaos har varit förödande. Människor har fått vänta i kyla och vind och försenats till arbete och studier. Företag och godstransporter har också blivit drabbade.

Vänsterpartiet menar att den nationella miljö- och klimatpolitiken ska skapa förutsättningar för hållbara transporter för både människor och företag. Det handlar om att minimera utsläppen och samtidigt ge människor och företag snabba och säkra transporter.

I Vänsterpartiets alternativbudget prioriterar vi järnvägar före vägar. Vi menar att det inte är realistiskt att sänka anslaget för väghållning redan 2013. Det beror framför allt på att de planerade väginvesteringarna redan ligger betydligt lägre än föregående år, och det finns behov framför allt av att trafiksäkra befintliga vägar ute i landet.

Ett exempel på en sådan väg är E10 mellan Gällivare och Kiruna. Jag var för drygt en vecka sedan på ett möte hos åkerinäringen i Luleå. Deras budskap var att det är oacceptabelt att man under de två senaste månaderna har haft tolv incidenter på E10. Några av dessa incidenter har dessutom inneburit att vägen stängts av. Att stänga av vägen är riskfyllt eftersom människor som bor i Kiruna med omnejd måste kunna komma till sjukhuset i Gällivare där BB och akutkirurgin finns.

Fru talman! Regeringen vill finansiera en del av drifts- och underhållsåtgärderna genom höjda banavgifter, vilket i längden leder till dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken. Vi anser att det blir kontraproduktivt om man menar allvar när man säger sig vilja föra över transporterna från väg till järnväg. Så länge flyg- och vägtransporterna inte betalar för sina samhällsekonomiska kostnader så är det inte rimligt att järnvägstrafiken varje år ska belastas med ökade kostnader, detta samtidigt som järnvägssystemet inte håller måttet, vare sig kapacitets- eller kvalitetsmässigt.

Vänsterpartiet avvisar därför 2013 års föreslagna banavgiftshöjning och höjer i stället underhållsanslaget med motsvarande summa. Vi menar att det enda rätta är att avstå från banavgiftshöjningar ända tills andra transportslag också är med och betalar för sina kostnader.

När det gäller banhållningsanslaget vill Vänsterpartiet rikta ökade resurser med 980 miljoner kronor till underhåll av lågtrafikerade eller, kanske riktigare, undertrafikerade banor. Vänsterpartiet vill också avsätta 100 miljoner per år för att staten på sikt tar det övergripande ansvaret för de så kallade kapillär- eller industrispåren. I en utredning för några år sedan föreslogs att staten skulle tillämpa samma modell för järnvägstrafiken som för vägtrafiken, vilket betyder att statsbidrag för investeringskostnader och underhållskostnader kan utgå till lokalt förvaldade eller ägda industrispår.

Fru talman! När det gäller nyinvesteringar på järnväg budgeterar Vänsterpartiet 2 300 miljoner kronor mer än regeringen. Med anslagshöjningen kan vi påbörja delfinansieringen av de särskilda satsningarna i Stockholm på tunnelbanebygget Odenplan–Nya Karolinska liksom byggstart av Spårväg syd och förberedelsearbetet för tunnelbana till Nacka.

Prot. 2012/13:43
13 december

Kommunikationer

Vänsterpartiet vill också påbörja arbetet i Norrbotten med förstudie, utredning och plan för järnvägsförbindelsen mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Som ett led i att öka tillgången på hållbara godstransporter vill Vänsterpartiet förstärka anslaget till drift och underhåll av Inlandsbanan.

Fru talman! I Vänsterpartiets alternativbudget finns en stor satsning på kollektivtrafiken. Det handlar om 2 575 miljoner kronor. Till detta tillkommer 100 miljoner mer till Gotlandstrafiken för att sänka biljettpriserna för personer och godstrafik.

Fru talman! Vänsterpartiet vill påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen genom att införa ett investeringsprogram från nästa år som ska stimulera en utbyggnad av den svenska biogasproduktionen och biogasdistributionen för att möjliggöra tillgång på mackar med biogas runt om i landet.

På liknande sätt vill vi stimulera utbyggnaden av laddstationer. Vi föreslår att 200 miljoner avsätts till ett sådant investeringsstöd. Det krävs tydliga besked till landets tillverkare av tunga fordon om att även de måste ta ansvar för miljöomställningen. Vi vill därför införa stimulanser för att påskynda utbytet av bussar som drivs med förnybara bränslen, el, hybrid eller bränslecell. Till detta avsätter vi 200 miljoner kronor i investeringsstöd.

Vi vill också införa en allmän skrotningspremie under de kommande åren där systemet bör utformas så att tillverkarnas producentansvar inte begränsas. Den ersättning som betalas ut bör vara ca 5 000 kronor per bil, och vi föreslår därför att 100 miljoner avsätts per år för detta.

Fru talman! Vänsterpartiet avsätter 100 miljoner kronor i stöd till kommunerna för investeringar i cykelvägar. Det finns en outnyttjad potential. Den vill vi utnyttja och stimulerar därför byggandet av trafiksäkra cykelvägar. Det är ett led i att göra infrastrukturen mer klimatsmart.

Fru talman! Förbifart Stockholm är ett motorvägsbygge som Vänsterpartiet motsätter sig av miljö- och klimatskäl. Det har vi tydliggjort när vi föreslår att intäkterna från trängselavgifterna i Stockholm i första hand ska användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken. Precis som Nätverket Stoppa Förbifarten anser vi att motorvägen inte kommer att minska dagens köer och trängsel. Snarare kommer regionens trängselproblem att öka.

Det finns många oklarheter i dåvarande Vägverkets beräkning av lönsamheten. Mycket pekar på att det inte finns någon lönsamhet. Byggekostnaden för Förbifart Stockholm på drygt 30 miljarder kommer i stor omfattning att tränga ut andra satsningar på kollektivtrafiken, vilket är förkastligt av miljö- och klimatskäl.

Det är en uppfattning som Naturvårdsverket stöder när de konstaterar att projektet strider mot Sveriges klimatmål. I Kapacitetsutredningens klimatscenario konstateras följande: "Om klimatmål, andra samhällsmål och nyttor samt trender pekar mot ett samhälle med mindre biltrafik och lastbilstrafik, ställer det inte lika stora krav på utbyggnad av väginfrastruktur. I stället ställs desto större krav på effektiva kollektivtrafiksystem och ett järnvägssystem som klarar att ta emot den ökade mängden person- och godstransporter."

Förbifart Stockholms sträckning gör att man försämrar kollektivtrafikens knutpunkter. Luftmiljön kommer att allvarligt försämras. Luftmiljön

i tunneln bedöms bli mycket värre än den i dag värst utsatta gatan, Hornsgatan.

Förbifart Stockholm är inget annat än en gigantisk felinvestering som om möjligt framstår ännu större i skuggan av rapporter om en temperaturhöjning på fyra grader.

Fru talman! I enlighet med regeringsformen och riksdagsordningen ingår det i utskottets arbete att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut. I budgetlagen framgår att regeringen i budgetpropositionen ska lämna en redovisning av de resultat som uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om.

Trafikutskottet har utsett en uppföljningsgrupp som under hösten har följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22. I detta sammanhang vill jag nämna politiken för informationssamhället och att resultatredovisningens struktur inte svarar upp mot de av riksdagen beslutade målen för politikområdet. Det är svårt att följa resultaten, eftersom de är kopplade till den digitala agendan som regeringen presenterade och som inte har beslutats av riksdagen. I budgetlagen framgår att redovisningen av resultat som uppnåtts ska jämföras med de mål som riksdagen har fattat beslut om. Det har inte skett inom detta politikområde.

Fru talman! Det verkar finnas en trend hos sittande regering att man i stället för att låta riksdagen realbehandla politikområden har olika strategier eller agendor som man själv har utformat och som bara beslutats på regeringsnivå. Det är inte en bra demokratisk ordning, eftersom riksdagen är det svenska folkets högsta beslutande organ och också står över regeringen.

Avslutningsvis yrkar jag bifall till reservation 1.

Anf. 9 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M):

Fru talman! Vi har i dag att ta ställning till TU1, ett budgetbetänkande. Vi har en ram på 44 ½ miljard kronor som vi diskuterar. Vi ökar anslagen till vägområdet med ungefär 1 miljard kronor, och vi ökar anslagen till järnvägen med ungefär en halv miljard kronor.

Vi hörde ett inledningsanförande med brösttoner från Socialdemokraterna, som inte nämnde sina egna tankar med ett enda ord under nio minuter. Vi hör en splittrad opposition, som vill allt och inget på samma gång. Vi har en opposition som inte kan enas. Vi har något parti som är för Förbifart Stockholm. Vi har Miljöpartiet som säger att det är en katastrof om Förbifart Stockholm byggs. Vi har Vänsterpartiet som hänger efter och tycker likadant som Miljöpartiet. Vad gäller Sverigedemokraterna vet knappt någon var de står i någon fråga.

Detta, mina vänner, är oroande. Det finns tankar och önskemål om att det ska bildas en annan majoritet i denna riksdag. Vi ser bara en total splittring utan någon som helst enighet. Jag skulle önska att ni tog repliker på varandra och åtminstone här i kammaren försökte enas i någon fråga. Jag tycker att detta är allvarligt.

Vi har ökat anslagen till bland annat järnvägsområdet. Vi har gjort en fördubbling sedan vi tillträdde. Oppositionen kan bara raljera över detta och säga att vi inte ska se tillbaka. Nej, okej, vi ska inte se tillbaka. Men vi gör enorma satsningar för att bygga upp det system som har varit undermåligt under många år. Vi har växlar i vårt järnvägssystem som är 45

är gamla och borde ha bytts ut för mycket länge sedan. Naturligtvis påverkar det dagens trafik. Vi gör de satsningar som Trafikverket vill ha. Jag är övertygad om att vi är på rätt väg. Men det kommer att ta tid.

Det är nästan på gränsen, tycker jag, när man gör politiska utspel samtidigt som vi har en klass 2-varning. SMHI säger att vi inte ens ska gå ut i den situation vi är i och med denna trafik. Då kan Ygeman stå och tycka att det är ett fantastiskt läge att försöka spela och göra politik av detta. Jag tycker att det är på gränsen för vad man kan anse är anständigt för politiker i Sveriges riksdag.

Jag skulle vilja ställa ett par frågor till oppositionen. Är ni överens om att ni ska ha pengar till Förbifart Stockholm eller inte? Är ni överens om de nivåer ni ska ha eller inte? Ygeman gjorde ett stort utspel om att det skulle vara så stora problem. Vem som helst kan se på budgeten och konstatera att han pratar om 1 procents skillnad mot regeringens förslag. Vi kan höra Ygeman stå och vara jättearg över SJ:s agerande när de ställde in 180 tåg. Ja, vi vet att 180 tåg ställts in. Men det är 2,8 procent av trafiken. Jag skulle vilja se Ygeman stå och säga att han tar risken att vi får problem med jultrafiken. Jag ska inte gå in i den debatten, för det är SJ som operatör som har att hantera detta.

Men Ygeman vill inte bara vara infrastrukturministerkandidat. Han vill också vara SJ:s vd. Han vill vara Transportstyrelsens vd. Han vill i stort sett vara Sekos ordförande. Han vill vara allt på samma gång och kan kritisera hej vilt utan någon som helst tanke.

Fru talman! Jag konstaterar att vi satsar 44 miljarder kronor i årets budget. Vi gör ökade satsningar på både järnväg och väg. Vi gör också ökade avskrivningar på lån som vi har på järnvägen. Det, mina vänner, tycker jag är intressant att komma ihåg. Vi lider fortfarande av Socialdemokraternas ofinansierade politik under den tid då de hade makten. Vi håller på och betalar av på löften som var ofinansierade. Men vi tar vårt ansvar och åtgärdar även de tomma hål som de lyckades åstadkomma under sin regeringstid.

Ygeman sade under sitt anförande inte ett enda ord om sin egen politik. Men han sade en sak som jag tyckte var intressant, att det är dags att "åter ge Sverige en järnväg värd namnet". Mina vänner, vad sade Ygeman? Han sade att han vill återgå till den socialdemokratiska tiden, då vi hade hälften så mycket pengar till drift och underhåll av järnvägen. Jag tror inte att det finns någon annan som vill det.

Jag tycker att det är besvärande varje gång jag ser ett försenat tåg, det ska jag tillstå. Men det finns anledning att ha respekt för den situation som råder. Det finns många orsaker till att vi har problem i trafiken. En del beror på att vi inte åtgärdat alla brister inom drift och underhåll. Det kommer att ta många år. En del beror på operatörernas situation och att de inte vidtar alla åtgärder som de borde vidta. Sist men inte minst inträffar det oförutsedda olyckor. Det är kanske det sorgligaste.

Fru talman! Jag ska inte kommentera något större i den här budgeten. Jag vet att vi kommer att känna att vi blandar ihop debatten om budgetbetänkandet med den stora infrastrukturpropositionsdebatt som vi ska ha alldeles strax efteråt. Men jag vill ändå ta upp de reservationer som oppositionen har.

Vi hörde replikskiftet mellan Ygeman och Sverigedemokraterna om Transportstyrelsens verksamhet. Oppositionen ondgör sig över Trans-

portstyrelsen. Jag undrar egentligen vad det är de säger i den reservationen. Jag tror att det är en misstroendeförklaring mot hela Transportstyrelsens verksamhet. Jag håller med om att inte allt är perfekt. Men de är på rätt väg. När man bygger upp en ny myndighet blir den bättre över tid. Oppositionen struntar i detta. De gör populistiska utspel, där det är mer plakatpolitik än innehåll. Jag skulle vilja se vilka beslut de är beredda att fatta. Kan de låta denna myndighetsstruktur få finnas kvar i Sverige, eller ska de klampa in och ta över även den?

Jag ska också kommentera Miljöpartiets och Vänsterpartiets motion om att vi ska ha kvar två varv för båtar. Detta kommenterade de inte alls själva.

Det är lite grann typiskt för Miljöpartiet och Vänsterpartiet i detta utskott. Det ska vara kvar i statlig ägo. Om det är stor anledning eller inte för Trafikverket att ha det så, det struntar man i. Trafikverket anser att det kan använda pengarna betydligt effektivare genom att andra aktörer underhåller Trafikverkets färjor. Det struntar man i.

Det är betydligt bättre att lägga resurser på verksamheter som inte är effektiva än att exempelvis ge pengar till drift och underhåll av järnväg. Detta tycker jag ger en bra bild av hur dessa två partier agerar i utskottet. Jag ska återkomma till vilka idéer man har när det gäller att behålla statlig verksamhet. Man ser inte med några andra ögon än just på detta sätt.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet. Innan jag avslutar vill jag redan i detta inlägg rikta ett stort tack och önska god jul till mina kolleger i riksdagen. Jag vill också rikta ett stort tack till talmannen och personalen för det år som har gått och den hjälp vi har fått och önska God jul. Det gäller framför allt vårt kansli, som i vanlig ordning är helt ovärderligt vad gäller att stötta oss politiker och ge oss underlag.

Jag vet att vår kanslichef Göran Nyström nu sitter på sitt kontor. Han gör sina sista arbetsdagar här i riksdagen. Jag hoppas att vi kommer att få se honom under dagen. Vår kanslichef kommer att gå i pension. Å hela utskottets vägnar vill jag rikta ett speciellt tack till honom som under nästan hela sitt yrkesverksamma liv gjort en gärning för trafikutskottet och svensk transportpolitik. Ett mycket stort tack till Göran Nyström och ett Gott nytt år!

(Applåder)

Anf. 10 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! En klok tänkare sade en gång: Att tala är stort, att tala sanning är större. Jag har inte med ett enda ord kritiserat det som hände under snöfallet, inte i mitt inlägg och inte i medierna. Det har däremot Mats Odell, den tidigare kommunikationsministern, gjort. Han sade att det var en katastrof. Den debatten kanske ni kan klara av på allianskanten.

Min kritik är att en vecka efter snöfallet ställer man in 180 tåg. En vecka efter fryser växlarna fortfarande för att man inte klarat att få bort snön. Det är vår kritik.

Du får gärna raljera över att jag vill vara det ena eller det andra. Jag kan berätta vad vi är. Vi är ansvariga för infrastrukturen i landet Sverige. I landet Sverige, här uppe i norr, måste vi ha en infrastruktur som fungerar på våren, på sommaren, på hösten men också på vintern.

Då går det inte att lämna walk over som Jan-Evert Rådström gör och säga: Jag är nöjd med hur det fungerar. Det fungerar bra. Det har aldrig fungerat bättre. Vi satsar jättemycket.

Det är någonting som är konstigt här. För varje år av de sju åren med moderatledd regering har resenärerna blivit mer missnöjda med järnvägs-
trafiken.

Min fråga till Jan-Evert Rådström är helt enkelt: Hur kommer det sig att efter sju år med borgerlig regering är Moderaterna så nöjda med hur järnvägen fungerar och resenärerna så missnöjda?

Anf. 11 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Tänk om Anders Ygeman kunde klargöra sin roll här i Sverige riksdag. Är det SJ som du vill agera mot och ha en reservation om, och så vidare? Vi vet att SJ är en av de aktörer som verkar i Sverige. Man kan ha synpunkter. Men det är inte här i kammaren som vi löser dessa frågor när det gäller SJ.

Jag har respekt för att man nu förbereder för den största tågresa-
del vi har. Jag skulle vilja se Anders Ygeman konstatera att det kanske var en bra åtgärd om vi nu ser att den helgen kommer att bli en bra tåg-
resenärshelg.

Ygeman säger att jag är nöjd. Jag säger att vi har ett långsiktigt jobb
att återta det eftersatta underhållet. Vi är inte färdiga, och det kommer att
ta tid.

Jag sade också i mitt anförande att varje försenat tåg oavsett orsak är
tråkigt. Men vi försöker att vidta åtgärder.

Trafiken och antalet resenärer har fördubblats på ganska få år. Vi har
fördubblat anslagen på några år, Ygeman. Försök att se framåt och att vi
vidtar stora åtgärder på detta område.

Vi kommer att kunna ha samma debatt nästa år, jag vet det. Vi kom-
mer inte att vara färdiga ens då och inte året därpå. Ygeman kan hålla på
med sin plakatpolitik.

Jag tror inte att du har ändrat ditt anförande i större utsträckning. Det
är samma anförande du använder och samma debatt du för.

Anf. 12 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Fru talman! Det som är mest lika över åren är att i okto-
ber står Jan-Evert Rådström, SJ, Trafikverket och ministern och säger:
Den här vintern kommer allting att fungera bättre än någonsin. Den här
vintern kommer tågen att komma i tid.

Vi var på en debatt för tre veckor sedan i Göteborg. Då gick du till
stormande angrepp mot mig för att jag sade att det skulle kunna bli pro-
blem i vintertrafiken. Du sade: Det kommer att fungera utmärkt.

Nu står vi här. Snön har kommit, och tågen står stilla. Vad är ditt be-
sked till Sveriges väljare? Jo, det är att om vi står här om två år med
alliansregering kommer det att vara likadant, tågen står stilla.

Efter åtta år med alliansregering klarar vi inte att föra fram tåg på vin-
tern. Det är ett underbetyg till Moderaterna och alliansregeringen.

Jag står på resenärernas sida. Vi lägger fram yrkanden här i kamma-
ren för den underhållsnivå som Kapacitetsutredningen säger krävs. Ni
klarar inte av det. Det saknas 400–500 miljoner.

Vi för fram krav på bättre underhållsregioner och mer samordnat och effektivare underhåll. Ni röstar ned det. Nästa vinter och nästnasta vinter kommer resenärerna fortfarande att stå och frysa på perrongerna. Det är ynkligt.
(Applåder)

Prot. 2012/13:43
13 december

Kommunikationer

Anf. 13 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Budgetbetänkandet är tydligt för dem som eventuellt tror på det Ygeman säger. Budgetbetänkandet är tydligt när vi ser att vi gjort en fördubbling på drift och underhåll under den tid som vi har haft regeringsmakten.

Jag säger återigen att det kommer att ta fortsatt ett antal år för att återta eftersatt underhåll. Vi måste också stänga ned vissa järnvägssträckningar på grund av att vi måste göra stora investeringar, eftersom det är så nedslitet att det måste byggas nytt.

Detta får konsekvenser. Låt oss inte raljera över denna allvarliga situation. Det är ett faktum. Jag tycker att resenärerna är värda en bättre debatt än att vi ska raljera över detta.

Vi gör det vi kan med de resurser vi avsätter. Vi följer Trafikverkets kapacitetsutredning. Ygeman kan försöka att glömma historien. Men det är just den som påverkar än i dag och som är ett problem.

Jag hoppas att julens tågtrafik som SJ och andra aktörer ska genomföra kommer att ske på bästa sätt för våra resenärer.

Jag vill inte stå här i Sverige riksdag och raljera över att man nu ställer in 2,8 procent av sina tåg för att säkerställa att många tusen resenärer kommer fram i jultrafiken. Detta är inte värt att raljera över.

Anf. 14 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Jan-Evert Rådström pratade länge och väl i sitt anförande. Men han glömde en viktig sak, så jag tänkte att Jan-Evert Rådström skulle få ett nytt tillfälle att prata om något som är mycket viktigt, för Rådströms barn, mina barn och våra barnbarn. Det är ord som inte ens fanns med i Rådströms anförande: klimatet och klimathotet.

Som jag sade i mitt anförande nämner regeringen detta. Man slår fast att utsläppen har ökat med 9 procent sedan 1990, och man bedömer att det inte är möjligt att nå miljö kvalitetsmålet till 2020 med de styrmedel som i dag är beslutade och planerade.

Jag skulle vilja veta vad Jan-Evert Rådström tycker om det. Jag undrar vilka styrmedel som Jan-Evert Rådström skulle vilja införa för att vi ska minska koldioxidutsläppen i Sverige.

Anf. 15 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Klimatfrågan är mycket viktig, och jag tycker att det är bra att Miljöpartiet vill lyfta upp den frågan till diskussion.

Men det får inte bli så att vi missar målet på grund av diskussionen. Stina Bergström vet mycket väl att regeringen har en ambition om att vi ska ha en fossilfri bilflotta till år 2030. Vi har nya miljökrav på fordonsdelen redan nästa år. Vi har en forskningsproposition som är alldeles ny, där vi vill göra ytterligare insatser för att vi ska få bättre klimat och ny forskning. Det vidtas alltså många åtgärder. Den saken är klar.

Det finns andra saker som också får konsekvenser. Det är att vi kan ha en samlad politik som innebär att vi kan göra de enorma satsningar som vi gör på exempelvis forskning.

Men då måste jag ställa en fråga tillbaka till Stina Bergström. På vilket område här är ni enade med Socialdemokraterna så att ni kan lägga de resurser som ni så gärna vill lägga på klimatåtgärder? Det är ju så enormt stor skillnad.

Jag är bekymrad över att vi har ett vänsterblock som i stort sett inte kan enas på ett enda område, utan det är så differentierat. Detta är bekymmersamt för forskningen, och det är bekymmersamt för klimatpolitiken. Det kan du få återkomma till.

Anf. 16 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Jag är mer bekymrad över klimatfrågan än det Jan-Evert Rådström är bekymrad över. Det finns också andra organisationer som är bekymrade över detta.

OECD:s gemensamma energiorgan International Energy Agency, som är en konservativ och försiktig organisation med stor internationell tyngd, konstaterade nyligen att möjligheten att bygga ny infrastruktur för fossila bränslen tar slut 2017. Då har hela det framtida utsläppsutrymmet tecknats in av befintliga anläggningar. Efter 2017 kan vi bygga infrastruktur bara för förnybara energikällor, om vi ska kunna undvika en katastrofalt stor klimatförändring.

När OECD säger så här, har de fel? Tycker Rådström det?

Jag får inte ihop det, till exempel med planerna att bygga en stor, sexfilig motorväg i Stockholm. Och jag bryr mig faktiskt inte om att Socialdemokraterna inte har insett att det fel. Jag tror att vi allihop måste komma till den insikten.

Jag skulle vilja fråga Rådström hur han får ihop den här politiken.

Anf. 17 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Jag blir oroad när Stina Bergström säger att hon struntar i vad Socialdemokraterna säger. Det visar bara att vi inte har något alternativ till alliansregeringen. Det är faktiskt ganska viktigt. Om er löftespolitik på alla områden ska vara det som är gällande har vi enorma problem.

Jag säger att jag är bekymrad över klimathotet. Det tar vi på största allvar.

Samtidigt kan vi höra Stina Bergström säga något som vi kan ta upp i nästa debatt, när vi ska diskutera hur det är på längre sikt. En viktig sak när det gäller klimatfrågan är hur vi nu genomarbetar allt med fyrstegsprincipen, det sätt vi använder fyrstegsprincipen på som ett instrument, där vi först ser om vi behöver göra investeringen och sedan ser hur vi ska gå till väga.

Mina vänner! Vänstersidan har en julkalender med löften på nya investeringar som inte är finansierade, där de fullständigt glömmer bort fyrstegsprincipen. I samma bås sitter Miljöpartiet och vill gladeligen inte använda fyrstegsprincipen. Det, Stina Bergström, är allvarligt. Jag hoppas att vi i nästa debatt kan finna mer samsyn för klimatets skull, för framtiden och för våra barn, att jobba på detta område.

Det är också en viktig del. Klimatfrågan ska alltid vara övergripande viktig, och det tycker jag faktiskt att den är.

Prot. 2012/13:43
13 december

Anf. 18 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Jan-Evert Rådström är så orolig för oppositionen. Det tycker jag inte att han ska vara.

Inför infrastrukturplanen för 2010–2021 kom vi överens om att vi skulle satsa 518 miljarder. För alliansregeringen tog det sex år eller något sådant att komma fram till att satsa 522 miljarder mellan 2014 och 2025. Det talar sitt tydliga språk.

Om man har kunskap om hur de statsfinansiella förhållandena var 2006, när ni tog över: En lögn blir inte en sanning oavsett hur många gånger man upprepar den. Det fanns inga ofinansierade förslag. Det fanns över 70 miljarder i överskott i statsfinanserna. Ni har sänkt skatterna med över 100 miljarder under dessa år.

Politik är att vilja, och politik är att välja. Är det inte så att ni kunde ha valt att lägga mer pengar på infrastrukturen än på att sänka skatterna och att vi då kunde ha sluppit de snökaosvintrar som vi nu har fått uppleva för sjätte året i rad?

Anf. 19 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Det här är en bild som Siv Holma målar upp som är så tydlig och så oroande och som är exakt det jag oroar mig för.

Hon säger: Vi kunde enas om en infrastrukturproposition inom de rödgröna. Ja, varför kan man enas och tycka en sak? Jo, därför att man inte har finansiering. Det fattas över 60 miljarder kronor i det förslag som oppositionen lägger fram. Ni måste enas, och därför tycker ni till och lägger med allt – men ni kan inte finansiera det.

Sedan ondgör sig Siv Holma över att vi har sänkt skatterna. Ja, det har vi gjort. Det som är ännu mer smärtsamt för Siv Holma är att hennes regeringspartner tillstyrker det – men alltid ett år efter. Det är problemet. Det är det som gör mig så oroad – att vi har en rödgrön röra som inte kan redovisa sin politik som ett alternativ. Jag tycker att det är viktigt.

Jag tycker att det är viktigt för tågresenärer, som vi har diskuterat ganska mycket i dag. Jag tycker att det är viktigt för vägfrågorna. Jag tycker att det är viktigt för industrin, som ska använda vår infrastruktur. Vad är man ställd inför?

Vi satsar 1 miljard mer på vägarna i den här budgeten. Vi satsar en halv miljard mer på järnvägen. Jag är faktiskt stolt över att vi har en alliansregering som gör ökade satsningar i stället för en totalt splittrad opposition, som lovar allt till alla men utan finansiering.

Anf. 20 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! En lögn blir inte en sanning för att man upprepar den. Är man politiskt och intellektuellt hederlig vet man att de statsfinansiella förhållandena var i mycket god ordning 2006 när ni tog över. Det som Jan-Evert försöker trumfa igenom är bara ett tecken på att när man inte kan ta ansvar för det man står för – man har faktiskt regeringsmakten, och man har makten att göra något åt snökaos – tar man sig friheten att bli opposition till oppositionen. Det är inte heller intellektuellt hederligt.

Kommunikationer

Vad är det för slutsatser som Jan-Evert Rådström drar när kommunikationen inte fungerar? 180 tåg är man tvungen att ställa in på grund av reparation, snöröjning och avisning. Vad är det då man vill göra?

Jag hade hoppats på att man skulle ha en lång rad åtgärdsförslag, men det enda Jan-Evert Rådström kan åstadkomma är att prata om oppositionen. Det är ju du som har makten! Du måste ta ansvaret! Du kan inte lägga ansvaret på oppositionen.

Anf. 21 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Siv Holma vet mycket väl att det har vidtagits många åtgärder för att förhindra problem i vintertrafiken. Det har byggts nya avisningsanläggningar, men det är inte till fyllest från ett år till ett annat. Därför har SJ tagit beslutet att ställa in 2,8 procent av sina tåg under åtta dagar.

Siv Holma ondgör sig över att man ställer in tåg för att man måste reparera dem. Ja, det händer att det blir skador på tåg. Det förstår även Siv Holma. Man ska inte ondgöra sig över att man faktiskt kan behöva reparera tåg. Det kan ske sommartid som vintertid. Nu har det varit mycket olyckor, som Siv Holma väl känner till, med till och med bränder på tåg. Det får konsekvenser.

Vi kan ha en debatt, men vi kan inte raljera över verkligheten när vi vet att 2,8 procent av tågen ställs in på grund av att man vill säkerställa att jultrafiken kommer att gå bättre, så att det inte ska vara stora problem om vädret ställer till det.

Jag är inte säker på vad som kommer att hända i jultrafiken, men jag har respekt för detta. Det är, som sagt, SJ som en av alla operatörer som har tagit detta beslut. Siv Holma är också en aspirant på att bli vd för SJ. Ni är ju inte överens om det heller.

Anf. 22 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! Jag ska börja med att yrka bifall till utskottets förslag och avslag på de tre reservationerna.

När vi talar om utgiftsområde 22 handlar det som vanligt om väldigt stora pengar. Det handlar i år om 44,5 miljarder, varav 44 miljarder går till transportpolitiken. Det är ca 1 ½ miljard mer än förra året.

Debatten är kanske årtidsberoende. Hur som helst präglas den även i år av järnvägsdiskussion. Jag vill därför direkt slå fast att det trafikslagsövergripande synsättet är grunden för vår diskussion och för hela transportpolitiken. Varje transportslag måste användas där det är lämpligast. Detta med samverkan mellan transportslagen är också grunden för den politik vi har.

Vi är väl också alla överens om att en robust och välfungerande infrastruktur är en av de största tillväxtfaktorerna vi har här i landet. Då gäller det att vi har en fungerande infrastruktur i hela landet.

Ska vi sedan få möjlighet att prioritera rätt och få ut mest av pengarna är det den så kallade fyrstegsprincipen som har varit uppe i diskussionen. Det är den som ska gälla i alla lägen. Den lägger automatiskt fokus på drift och underhåll av befintliga system.

Om vi kan hålla oss till den har vi alla möjligheter i världen att åtgärda de kapacitetsbrister som finns inom våra väg- och järnvägssystem och att göra det på ett effektivt och miljömässigt bra sätt.

Just för att klara detta har Folkpartiet och Alliansen höjt ambitionsnivån när det gäller infrastruktursatsningar och lagt tydligt fokus på just drift och underhåll för att vårda de befintliga väg- och järnvägssystemen.

När det gäller järnvägen, som ju är ämnet för dagen, kan man se att anslagen till drift och underhåll i stort har fördubblats sedan 2006. Detta har varit en successiv process. Det kan vara en upplysning till Tony Wiklander, Sverigedemokraterna, att det här faktiskt har pågått under hela perioden av sex och ett halvt år. Nivån kommer nu att hållas framöver för att man successivt ska kunna åtgärda årtionden av eftersatt underhåll.

Det går alltid att säga att mycket borde ha gjorts. Det kan vi nog alla hålla med om. Det borde ha gjorts av både den ena och den andra. Men det finns en devis: "Det är bara framtiden som vi kan förändra". Nu har vi lagt anslagsnivån för drift och underhåll av järnväg på en sådan nivå att vi successivt kommer att uppnå det som vi alla vill, nämligen att det ska vara ett robust och fungerande system.

Det finns väl också en annan sanning, nämligen att vi även i framtiden kommer att få leva med att vädret alltid kommer att ha betydelse. Det kan ingen regering i världen förändra.

Vi får inte glömma att det också finns ett eftersatt underhåll på vägsidan. Det finns även ambitionshöjningar där. Även om de inte är riktigt lika stora är också detta en viktig sak att ha med sig.

Det här med nyinvesteringar får vi inte glömma i sammanhanget. Det finns anslag även för detta. Det viktiga med dem är att det finns en plan och att de är finansierade över tid. I den gällande planen fram till 2021 är det faktiskt på det sättet. Vi kommer sedan att diskutera nästa plan, 2014–2025, men det får avvakta till nästa debatt.

Fru talman! Jag tror att det var Siv Holma som tog upp detta med uppföljning. Om jag ska göra en liten utvikning om vårt interna arbete i trafikutskottet ska jag säga att jag tycker att just detta är en viktig sak. Vi har gjort uppföljningar hela tiden, naturligtvis, men vi har intensifierat det arbetet genom att tillsätta en uppföljningsgrupp i utskottet. Utgångspunkten är att det ska vara möjligt för utskottet och riksdagen att följa kopplingen mellan mål, gjorda insatser, uppnådda resultat och regeringens budgetförslag. Vi är helt ense om detta. Det är en process som pågår mellan riksdag och regering, så att vi får en ständig förbättring av detta.

Det viktiga är att vi kan få fram resultatindikatorer som vi kan följa över tid, så att vi får fakta på bordet om vad vi pratar om och om vart vi är på väg. Jag ser verkligen fram emot att vi i trafikutskottet fortsätter det arbetet.

Det är bra att ha långsiktiga planer och att de är finansierade. Men vi kan även konstatera att verkligheten ibland förändras snabbt, och det måste finnas en flexibilitet för detta, så att man kan göra nya prioriteringar. Ett sådant exempel är den snabba expansion som nu sker inom den svenska gruvnäringen. Det var något som vi inte förutsåg för ett antal år sedan. Denna expansion kräver i sin tur att vi gör förstärkningar i det befintliga infrastruktursystemet.

I den nya långsiktiga planen finns detta med, men redan för 2013 finns det anslag för att förstärka både Malmbanan och vägen från Pajala till Svappavaara just för att man ska kunna komma i gång med gruvnäringen. Att man kan se sådana förändringar och reagera på dem är en flexibilitet som vi måste ha i en budget.

Och, som sagt, just satsningar kring gruvnäringens expansion finns väldigt tydligt också med i den långsiktiga planen, som vi diskuterar senare i dag.

Fru talman! Det finns andra trafikslag också. Om vi nu kopplar det till den här klimatskussionen och annat är det naturligtvis så att man ska flytta över godstransporter till de mest effektiva, miljövänliga och klimatvänliga sätten att transportera. Det är tvivelsutan så att sjöfarten har en väldigt stor plats i det.

Sjöfarten har sina brister. Den behöver också åtgärda många saker. Men det finns en väldigt stor potential där. Kapacitetsutredningen uttalar mycket tydligt att det inte finns några kapacitetsproblem där, utan det är snarare andra problem.

Det kanske största problemet handlar om att vi måste få till en bra samverkan med de övriga trafikslagen. Det handlar om den så kallade intermodaliteten, att vi får den att fungera.

Jag ställer stora förhoppningar till den handlingsplan som regeringen utlovat inom en snar framtid, så att vi kan fortsätta att diskutera sjöfarten som transportslag i allmänhet och svensk sjöfarts konkurrenskraft. Det är två lite olika frågor, men de hänger på ett sätt också ihop.

Vi kan konstatera att det i den här budgeten finns en liten anslagspunkt. Jag tror att den ligger inom utgiftsområde 16. Jag tror att den har hamnat där. 1 ½ miljon har flyttats från Trafikverkets budget dit. Sedan har det lagts ihop med lite andra anslag. Det är en summa som kan tyckas väldigt liten, 2 ½ miljon kronor. Men det går alltså till att kompensera för mönstringsresor för sjöfartsstuderande när de gör sin praktik på icke svenskflaggade fartyg.

Det går både till Chalmers i Göteborg och till Linnéuniversitetet i Kalmar. Jag tycker att det är ett exempel på att man satsar på rätt saker även om det är små anslag. Enligt utsagor har det här bidragit till att man har lyckats skaffa de praktikplatser som man behöver. Det är inte alltid som det har varit så lätt. Och man planerar för att de här pengarna kommer nästa år.

Fru talman! Jag tittar lite på reservationerna här. Anders Ygeman yrkade bifall till reservation 1 om Transportstyrelsens verksamhet. Jag har respekt för att man reserverar sig. Men jag har lite svårt att förstå syftet med den här reservationen, vad man avser och vad man vill göra. Det kan kanske någon klarlägga i ett senare skede här.

Det är tveklöst så att Transportstyrelsen har haft problem både när det gäller handläggningstider för körkortstillstånd och när det gäller den företagsanknutna kontrollverksamheten för den yrkesmässiga trafiken. Men samtidigt finns det redovisat. Det pågår en process. Man har inte nått ända fram.

Sedan kan jag tycka att det är ännu lite mer anmärkningsvärt att man säger i reservationen "att det på senare tid har kommit flera mindre väl genomtänkta förslag från Transportstyrelsen".

Jag har respekt för att man kan ha olika synpunkter i sak när olika myndigheter fattar beslut. Men vad är det egentligen man syftar till? Vill man ändra på instruktionen? Transportstyrelsen jobbar ju utifrån sin instruktion. Eller är man missnöjd med enskilda beslut? Är det här i så fall ett nytt sätt att hantera myndigheter och myndighetsbeslut?

Alla känner ju till regelverket kring hur processen ska gå till mellan regering, riksdag och myndigheter. Jag tror att det kan vara bra med ett klargörande på den punkten.

När man tittar på de särskilda yttrandena känner man igen de yrkanden som finns. Det som kanske är den största skillnaden är att Vänsterpartiet nu inte yrkar på kraftiga neddragningar vad gäller nyinvestering i väg, som man gjorde förra året – 4,6 miljarder. Jag vet att jag då ställde frågan till Siv Holma ett antal gånger om vem i Sverige som skulle bli av med sin investering i väg. Jag fick aldrig något riktigt bra svar på det, men tydligen har man kommit till slutsatsen att det här inte var någon realistisk tanke.

Men man kan tolka det framåt. Vänsterpartiets väg framåt är att minska väganslagen. Och det som har diskuterats här är, som ni ser, en stor meningsskiljaktighet. Det är till exempel Förbifart Stockholm. Det känns ändå lite tryggt att vi har en betryggande majoritet i just den frågan här i riksdagen.

I övrigt kan jag instämma i vad Jan-Evert Rådström framförde i sina anföranden.

Anf. 23 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag ska först ge Lars Tysklind en eloge, inte bara för passningen om reservationerna utan också för att han i alla fall ser några problem med järnvägstrafiken.

Vi hörde Jan-Evert Rådström tidigare som inte såg något problem med den. Du ser ändå några problem. Mot den bakgrunden måste jag fråga hur ni har kommit till den här slutsatsen. I Svenska Dagbladet är rubriken ”Hål i tågsatsningen”.

När Gunnar Malm, Trafikverkets generaldirektör, var i utskottet redovisade han att ni inte når upp till de nivåer som Kapacitetsutredningen anser krävs. Han menar att det krävs 8,7 miljarder kronor per år till underhåll. Ni anslår i den här budgeten, som ligger på riksdagens bord, 8,2 miljarder för nästa år. Året därefter anslår ni 7,8 miljarder. Och året därefter anslår ni 7,7 miljarder. Så är det enligt Trafikverkets generaldirektörs föredragning i utskottet i november.

Mot bakgrund av att du ändå ser de problem som järnvägen står inför har jag två frågor.

1. Varför satsar ni 500 miljoner kronor mindre än Kapacitetsutredningen och Trafikverket anser krävs för att få en fungerande järnvägstrafik? Vad är bakgrunden till den slutsatsen?
2. Varför minskar anslagen till underhåll under de tre kommande åren? Det undrar jag mot bakgrund av att tågen nu står stilla där ute och att ni säger att det trots snart sju år med borgerlig regering finns enorma brister.

Hur kommer ni till slutsatsen att det krävs mindre pengar än vad Kapacitetsutredningen och Trafikverket anser krävs? Och hur kommer ni till slutsatsen att det under de tre närmaste åren ska komma mindre pengar till underhåll?

Anf. 24 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Det som jag tycker att man först ska lägga fast, som är det absolut viktiga i det här, är att vi har nått en helt annan nivå när det gäller anslag för drift och underhåll av järnväg och att den är bestående över åren. Det har påpekats många gånger att det i princip är en fördubbling sedan 2006.

Det är mycket riktigt att det finns lite olika nivåer redovisade i Kapacitetsutredningen. Men samtidigt har vi fått en tydlig signal från Trafikverket om att man har de verktyg som man behöver för att kunna bedriva ett rationellt drift- och underhållsarbete.

Det här är också en fråga över tid. Jag pratade förut om att man måste förändra det här successivt. Det beror naturligtvis på att man inte kan använda hur mycket pengar som helst till drift och underhåll. Man måste planera för det. Man planerar ju tåglängder och sådant flera år i förväg. Och vi har ett krav på att tågen ska gå samtidigt. Men Trafikverket ger en tydlig signal om att de nu har de pengar som de behöver för att kunna utföra de arbeten som de har planerat.

Anf. 25 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Lars Tysklind! Trafikverket redovisade på november månads utskottssammanträde att de anser att det 2013 krävs 8,7 miljarder kronor för att järnvägen ska fungera som det var tänkt. Ni anslår 8,2. Det är 500 miljoner kronor mindre. Jag frågar varför, och jag får inget bra svar.

De närmaste tre åren borde anslagen till underhåll öka för att man ska kunna få en fungerande järnvägstrafik. Men anslagen fortsätter att minska och ligger på en nivå som är under det som Kapacitetsutredningen och Trafikverkets generaldirektör anser krävs. Detta redovisade han för trafikutskottet på november månads sammanträde.

Vad är bakgrunden till att ni inte skjuter till de pengar som Trafikverket och Kapacitetsutredningen anser krävs för en fungerande järnvägstrafik?

Anf. 26 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! I Kapacitetsutredningen redovisar man lite olika nivåer. Det får väl ändå Anders Ygeman hålla med om. Och faktum kvarstår. Nu har vi en hög nivå för anslagen för drift och underhåll av järnväg, och den är hållbar över tid. Det är det som kommer att förändra bilden av den svenska järnvägen. Men det kommer att ta ett antal år.

Anf. 27 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att säga att jag uppskattar Lars Tysklinds resonering och problematiserande förhållningssätt till detta område. När det gäller hans funderingar om vägar och annat kan förstås även Vänsterpartiet dra lärdom av verkligheten och hur den fungerar. Vi satsar inte på nya vägar. Vi satsar på bärighet, tjälsäkring och trafiksäkerhet i första hand.

Sedan vill jag höra hur Lars Tysklind ser på exempelvis SJ när det inte fungerar. På Jan-Evert Rådström låter det som om regeringen inte har någon makt över det och om man hade synpunkter skulle man aspirera på vd-stolen. Jag undrar om inte regering och riksdag kan ge sådana

direktiv att det, när det inte fungerar, ändå ska fungera. Regeringen har trots allt ett ansvar för att de bolag och myndigheter som finns under regeringen ska fungera. Hur ser Lars Tysklind på det?

Prot. 2012/13:43
13 december

Kommunikationer

Anf. 28 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! SJ har varit uppe i diskussionen några gånger. Jag kan konstatera att SJ är en tågoperatör och måste fatta sina egna beslut utifrån de förutsättningar de har vid de specifika tillfällena.

Nu talas det om 180 avgångar av jag tror totalt 7 600. Det är givetvis beklagligt att resenärer drabbas, det är inte tu tal om annat, men de tankegångar som funnits har handlat om att kunna garantera en fungerande trafik, speciellt när vädret spelar in och det händer andra saker. SJ får problem om de till exempel har bränder på två X 2000-tåg. Det är inget som har legat i planerna.

En av de punkter SJ satt upp, förutom verkstadskapacitet och avisningskapacitet, har varit att ha organiserade reduceringsplaner för att kunna garantera att det som sätts på spår verkligen fungerar. Det är SJ:s ställningstagande som är det avgörande, men att göra så är ett sätt att tala om för konsumenterna vad man kan leverera och att man i det läget inte mäktar med allt. Det är också ett sätt att ta ansvar, även om det förstås är beklagligt att varje avgång till exempelvis Göteborg inte fungerar. Vi kan dock se att det finns oerhört många avgångar som fungerar.

Det viktiga är att ha framförhållning. Vi har haft situationer när jultrafiken inte har fungerat. Det har varit ännu värre.

Anf. 29 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Det är klart att SJ är ett bolag, men samtidigt är det statligt ägt. Som statligt ägt bolag har staten representationskap i det, och alla ägare kan ge direktiv om vad som ska göras. Till exempel har vi avkastningskrav på SJ. Har man ett statligt bolag tycker jag att man ska utöva sitt ägarskap på ett sådant sätt att SJ som tågoperatör blir en föregångare och visar att de klarar av dessa frågor. Jag tror att det är därför det ställs så höga krav på SJ och därför det också finns ett sådant missnöje med bolaget.

Det tråkiga i sammanhanget är att det är regeringen och majoriteten som skapat de förutsättningar och villkor som SJ har att förhålla sig till. Det största ansvarsutkrävandet bör man därför rikta mot politiken. Politiken har alltid det yttersta ansvaret i det sammanhanget. Sedan måste politiken ge de direktiv och förutsättningar som gör att SJ kan fungera bättre.

Det är dit jag vill komma, och då går det inte att svära sig fri från sitt ansvar, utan man måste ta ansvar och verkligen se till att SJ får sådana förutsättningar att svenska folket och resenärerna blir mer nöjda. Det är beklagligt att det gått åt motsatt håll.

Anf. 30 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Det känns bra att man har stor tilltro till politiken. Det har jag också. Det finns en rollfördelning i vad vi ska göra och vad andra ska göra. Vår stora uppgift är att via Trafikverket se till att den grundläggande infrastrukturen är i sådant skick att den inte påverkar tågoperatörernas material och se till att de kan utnyttja den på bästa möjliga sätt.

Naturligtvis kommer det att uppstå situationer när väder och vind gör det svårt, men vi måste ändå optimera det. Det är den process som nu pågår. Vi har ökat anslagen för drift och underhåll just för att klara det. Utifrån det får sedan SJ och andra tågoperatörer göra sina bedömningar. SJ får se till sina förutsättningar. En sak som kan nämnas i sammanhanget är den diskussion vi hade om kvalitetsavgifter. Det skulle visa ansvarsfördelningen, var det felar, för det kan vara antingen infrastrukturen eller tågmaterialet som felar i en förseningssituation eller i en stoppsituation.

Vi har olika roller och det tycker jag är viktigt. Att politisera alla roller tror jag dock skulle innebära att vi hamnade i en återvändsgränd.

Anf. 31 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Jag hade inte tänkt ge mig in i debatten om ifall man får ha synpunkter på SJ eller inte, men när jag lyssnar tänker jag att det vore märkligt om vi som politiker inte skulle få ha synpunkter på det statliga bolaget SJ. Vi är flera i denna kammare som reagerat och protesterat till exempel mot att man ska sluta sälja biljetter på tågen, och någonstans har väl det påverkat beslutet. Det var därför bra att vi gjorde det.

Det jag vill säga till Lars Tysklind är att jag tyckte att det var ett mycket bra anförande med en bra ton. Jag fastnade vid att Lars Tysklind sade att verkligheten förändras snabbt. Det är så sant, den förändras hela tiden och då måste man som politiker också kunna förändra sin inriktning och ingång.

I höst gick Världsbanken ut och varnade för att det inte är ett tvågradersmål vi går mot utan ett fyrgradersmål med allt vad det innebär. Då måste man som politiker fundera på den politik man för. Det gäller även det vi nu debatterar, infrastrukturen, trafikpolitiken. Hur ser Lars Tysklind på att allianssidan behöver förändra sin trafikpolitik så att vi inte hamnar i en temperaturhöjning på fyra grader?

Anf. 32 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Jag tycker att man visst kan ha synpunkter på SJ. Det jag sade var att det till syvende och sist är SJ som får fatta sina beslut utifrån de förutsättningar de har och vad de kan erbjuda vid de enskilda tillfällena. Naturligtvis får Stina Bergström ha synpunkter på SJ, det är inte tu tal om annat. Det har jag respekt för.

Vad måste man förändra, kopplat till klimatet? Jag är teknikoptimist. Jag tror på den tekniska utvecklingen. Vi ska inte fastna i den diskussion som Miljöpartiet i viss mån fastnar i, att om vi inte bygger några vägar blir det inga bilar och så löser vi problemet. Vi kommer alltid att ha behov av stora infrastruktur- och transportstråk. Det avgörande är vad man använder dem till och vilka utsläpp de ger.

Målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 måste vi driva intensivt. Det är utsläppen som ger klimatförändringar, inte vägarna i sig. Det är ingen förändring av politiken. Målet finns, och sedan måste vi gå vidare. Jag tror att det krävs en ingående process för att hitta de styrmedel som leder dit. Där tror jag att varken Miljöpartiet eller vi har alla svar, utan vi måste använda vår tid till att uppnå det. Det är ett mycket tydligt mål, och det jobbar vi mot.

Anf. 33 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Jag tror också mycket på tekniken. Det gör Miljöpartiet också. Men vi är inte så naiva att vi tror att tekniken ska fixa allting åt oss. Vi måste också göra andra saker.

Lars Tysklind nämnde fyrstegsprincipen, det gjorde också Rådström i sitt anförande. Det tycker jag är spännande, för det är en mycket viktig princip. Vi tycker faktiskt också att fyrstegsprincipen borde upphöjas till lag, att man ska ta mycket större hänsyn till den i all infrastrukturplanering. Fyrstegsprincipen handlar ju om att man ska börja med att titta på åtgärder som påverkar transportbehovet och valet av transportsätt. Det är det vi ska göra i första hand.

Ett bra, enkelt sätt att lösa problemet med trafiken i städerna, för det är där vi har störst möjlighet att minska utsläppen, att minska bilberoendet, är att bygga mycket cykelbanor och cykelinfrastruktur. Vi ser att Alliansen i sitt budgetförslag inte har några ytterligare pengar till cykelbanor. Det är ändå det som är det viktigaste, både i städer och på landsbygd ska jag säga. Jag skulle vilja fråga Lars Tysklind: Varför inte det? Är det inte viktigt att anslå mer pengar när man vet vad man behöver bygga?

Anf. 34 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Det transportslagsövergripande synsättet är hela tiden en ledstjärna, fyrstegsprincipen är en annan. Vi har naturligtvis inte råd att bortse från att vi måste tänka enligt fyrstegsprincipen. Man kan ju förkorta lite grann. Att tänka om är väl första steget, annars optimera och bygga om. Sedan är det bygga om och bygga nytt. Bygga nytt ska man egentligen begränsa till situationer där man verkligen ser att det finns riktiga kapacitetsbrister i systemet som man inte kan lösa på annat sätt.

När vi pratar om transportslagsövergripande ingår naturligtvis cykel i det. Jag vet att miljö- och jordbruksutskottet tillsammans med trafikutskottet och civilutskottet gjorde en forskningsöversikt, som jag deltog i, som visar att i den hållbara staden är det helt nödvändigt att man ökar cykling och gångtrafik för att kunna uppnå målen om en hållbar stad.

Cyklingsutredningen – cykling tycker jag är ett fint namn – överlämnades till regeringen i oktober. Jag tror att det kan vara en väldigt bra grund för att titta vidare på vad man kan göra, för den enskilt största åtgärden för att öka cyklingen, det finns också visat, är att satsa på säkerhet i cykelinfrastrukturen. Det finns trots allt pengar i budgeten för att samverka nationellt gentemot kommunerna lokalt. Detta handlar ju oftast om kommunala satsningar, men staten har en roll och kommer att ha en roll i detta. Det finns ju pengar i budgeten redan nu, och jag tror att Cyklingsutredningen kommer att intensifiera arbetet kring cykeltrafiken.

Anf. 35 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Låt mig liksom Lars Tysklind inleda med att yrka bifall till utskottets förslag och avslag på de reservationer som är kopplade till trafikutskottets betänkande nr 1.

Låt oss framför allt sedan vidga diskussionen till att omfatta alla trafikslag. Det är rent förunderligt, fru talman, om det nu beror på att det är jultid, att den första snön kommer och att det brukar sammanfalla med att vi har trafikutskottsdiskussionen, hur oerhört snabbt vi reducerar diskuss-

ionen om de fyra, egentligen fem trafikslag som hanteras i ett utskottsbe-
tänkande – de fem är järnväg, väg, flyg, farleder och telekommunikation
– till att till 99 procent handla om järnväg. Det är klart att järnvägen är
viktig, men sett ur ett resenärsperspektiv, ett livsperspektiv förutsätts ju
att alla dessa fem transportslag fungerar tillsammans. Ur näringslivets
perspektiv kan man inte enbart förlita sig på ett av fem, utan de fem
måste fungera tillsammans.

Det är förunderligt att vi snöar in på järnvägen, om det beror på års-
tiden, mitten av december, och att det ofta är trafikstörningar eller vad
det är. Det är klart att det är funktionsstörningar på järnvägen. Dem är jag
den förste att beklaga. Men vi får inte reducera en politisk debatt.

Fru talman! För oss som har getts förtroendet att sitta i Sverige riks-
dag, och därmed också bestämma och hantera beslut om andra männi-
skors pengar, det vill säga skatterna, och också fatta beslut som påverkar
trafik och transporter, tror jag att det är extra viktigt att vara lyhörda för
samhällets och människans behov och beteende och att ta på oss ett hela-
resan-perspektiv när vi diskuterar trafikpolitik. Det är bara genom att se
till helheten, till resenärens, till användarens och till transportköparens
alla behov, som vi kan driva fram de bästa och de kloka lösningarna för
att få ett samhälle som fungerar i sin helhet.

Att de drygt 40 miljarder kronor som vi spenderar av statens totala
budget läggs just på järnväg och vägtransporter, farleder, flygplatser och
it är inget självändamål. Det är inte för att någon tycker att det är roligt
eller för att behoven skulle vara till fyllest någon annanstans så att det
råkar bli drygt 40 miljarder över. Syftet bakom hur mängden pengar,
mängden resurser, styrs är att få ett samhälle som fungerar ur alla
aspekter. Då tycker jag att det är bra att det i den budget för 2013 som vi
faktiskt nu diskuterar finns förstärkningar både avseende vägområdet,
alltså de livsviktiga vägtransporterna, och järnvägstransportsidan.

Det här är satsningar på drift och underhåll, men också en del ut-
byggnad, kanske framför allt i norra Sverige, relaterat till en mycket
expansiv gruvnäring. Det är satsningar som kommer redan 2013 och som
fortsätter att rulla åren därefter. Det kanske egentligen är det viktigaste
för dem som ska omsätta de politiska beslut vi fattar här i vägar, järnvä-
gar, broar, hamnar och flygfält att de över tiden kan känna en tillförsikt
och trygghet i att de ekonomiska nivåerna ligger på en stabil och hög
nivå.

En annan sak som föreslås i betänkandet är att man i Göteborg ska få
börja plocka ut trängselskatt, liksom man gör i Stockholm. Syftet är att
genomföra en skatteväxling, liksom i Stockholm, där man med hjälp av
trängselskatten styr och ser till att också finansiera en bättre kollektivtra-
fik och en bättre miljö, mindre trängsel, ökad framkomlighet för dem
som lever sitt liv där.

Fru talman! I den debatt som vi här och nu för finns det de som ställer
trafikslaget vägtrafik mot järnvägen. Man ställer bilen mot tåget. Man för
ett slags antingen-eller-resonemang. För att återigen ta medborgarens
perspektiv, brukarens perspektiv, ser inte verkligheten ut så. Den som
nyttjar trafiksystemet nyttjar bil, buss, flyg, tåg, taxi och cykel. I dens
ögon och dens perspektiv konkurrerar inte trafikslagen med varandra
utan de kompletterar varandra. För dem är det förmodligen fullständigt
obegripligt att vi närmast på ett religiöst sätt sätter hjul med olika slags

beklädnad, om det råkar vara stål eller gummi, mot varandra. Så ser inte verkligheten ut för den som nyttjar systemet.

Mot bakgrund av det här vill jag passa på att ställa några frågor. Det finns några talare som har varit uppe i talarstolen och sagt att Förbifart Stockholm och de satsningar som görs här uppe är tokiga. Hur tänker man då? På vilket sätt blir trafiksituationen i Stockholm bättre av att man slopar en förbifart och att man inte finansierar kollektivtrafiksatsningar med trängselskatt?

Är det förbjudet att nyttja en Förbifart Stockholm för kollektivtrafik? Nej. Kan inte kollektivtrafik gå på gummihjul? Jo. Hur tänker man? Är det själva farleden som är fel, eller vad är det som är fel när man med gemensamma beslut i Mälardalen har kommit fram till att just en förbifart som delvis finansieras med egna trafikavgifter är ett sätt att lösa en svår situation. Med vilken rätt säger vi som ledamöter av Sveriges riksdag att det här är fel, att vi har andra sätt? Det är inget helhetstänk. Jag skulle gärna vilja ha det belyst.

Fru talman! Hur tänker man när man pläderar för kilometerskatt på lastbil, givetvis i ett syfte att styra över godstransporten från gummihjul till järnhjul? Det är utmärkt om man kan styra transporten att gå på den sorts hjul som är mest rationellt ur ett miljöperspektiv och ett ekonomiskt perspektiv.

Är inte den rätta vägen i ett läge när vi har Europas mest avreglerade järnväg och vi leder Europaligan vad gäller mängden gods på spår att fortsätta att stimulera godset, att med morötter driva över godset, att fraktas på järnväg om det är det rationella? Hur tänker man om man lägger skatt på avstånd, som kilometerskatt innebär, och därmed stänger delar av landet där alternativet skatteväxling aldrig någonsin kommer att fungera? Ska vi lägga ned och siste man släcka lyset?

Fru talman! Politikens uppgift är att se till att systemet underlättar vardagen för människor och företag genom att erbjuda säkra, resurseffektiva och miljöanpassade resor. Regeringens, Centerpartiets och mitt mål är att det ska vara möjligt att bo i hela Sverige. Då fordras ett trafiksystem som håller ihop hela landet och att olika trafikslag fungerar tillsammans med varandra och var för sig. I ett sådant tänkande är det obegripligt att rymma ett närmast religiöst förhållningssätt till om ett hjul är gjort av järn eller beklätt med gummi. Idén att införa skatt på avstånd, en så kallad kilometerskatt, är ett uttryck för ett sådant synsätt.

Fru talman! Det är ett faktum att både nyinvesteringar och framför allt underhåll av tågtrafik historiskt har varit eftersatt i vårt land. Jag tror att riksdagen oavsett politisk majoritet har ett kollektivt ansvar för att så har varit fallet.

Jag vill ändå hävda att det har blivit bättre. Vi kan se att penganivån för drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar har ökats på i flera steg. Vi kan också konstatera att intresset för och resurserna till underhåll av väg och järnväg har ökat under den del av de senaste sex sju åren när vi har haft förtroendet att som alliansregering leda landet. Men låt oss vara ödmjuka och säga att mycket återstår att göra och att framför allt de som ska göra jobbet, Trafikverket, operatörer, byggare, måste känna tillförsikt i att penganivån framöver för drift, underhåll och nyinvestering är stabil och förutsägbar. Den kan inte fladdra efter hur julvädret råkar vara det år som riksdagens trafikutskott diskuterar trafiken i riksdagen.

Förra mandatperioden inleddes ett omfattande renoveringsarbete av hela landets transportinfrastruktur. Det jobbet fortsätter nu. I en debatt senare i dag i kammaren ska vi debattera transportpolitiken för tiden fram till 2025. Det är en politik som grundar sig på det förra infrastrukturbeslutet från 2010. Det finns en mycket omfattande kapacitetsutredning och annat.

I motsvarande debatt vi för här och nu men i fjol markerade jag för Centerpartiets och egen del vikten av att den kommande infrastrukturpropositionen ska ha tillräckligt stor ekonomisk kostym för att klara alla utmaningarna som vi alla lyfter upp här – alla fem transportslagen nämnda. Vi kan med stolthet konstatera, fru talman, att den proposition som vi ska diskutera i direkt anslutning till budgetpropositionen är rejält uppräknad i sin volym och omfattning. Den kommer aldrig någonsin att bli tillräcklig, men det finns en rejäl uppräkning. Fru talman! Det är jag både stolt och glad över. Vi levererar.

Anf. 36 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Jag är en lydig flicka. När jag får uppmaningen att belysa varför Miljöpartiet är emot förbifarten gör jag det. Det var den fråga jag fick.

Anders Åkesson kan inte förstå vad som är fel med att använda trängselavgifter till att bygga Förbifart Stockholm. När jag var i London för många år sedan var det en fullständig mess där med trafiksituationen. Bussarna kom inte fram, och bilarna kom inte fram. Det var höga utsläpp. Det var en klok borgmästare som drev igenom ett förslag med trängselavgift. Pengarna som kom in satsades på kollektivtrafiken. Jag vet inte om Anders Åkesson har varit i London, men situationen i London i dag är mycket bättre. Det är nästan uteslutande bussar och taxibilar som kör i innerstaden. Det är också mycket trevligare att gå där.

I Stockholm har man tagit ett annat grepp. Man tänker sig att pengarna som kommer in på trängselavgiften ska satsas på att bygga en stor motorväg, inte bara förbi staden utan egentligen genom staden. Det är inte så många som kommer att använda vägen för att åka runt staden. Det handlar om 30 miljarder. 5 miljarder av dem är skattepengar.

Jag har full respekt för att den regionala politiken ska bestämma vad som ska göras av trängselavgifterna. Men jag kan ändå tycka – och jag vet att mina miljöpartister i Stockholmsregionen tycker lika – att de pengarna skulle göra större nytta mot kaoset i kollektivtrafiken i Stockholm.

Anf. 37 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Jag uppfattade inte riktigt frågan, men jag tolkar inlägget som att Bergström redovisar varför man från hennes perspektiv är emot att bygga Förbifart Stockholm. Det är riktigt att jag ställde frågan. Låt mig då fullfölja min fråga.

Är det omöjligt, enligt Bergströms sätt att se det, att åka kollektivt i Förbifart Stockholm? Det handlar om att skapa en farled, en trafikled, antingen det är fråga om asfalt, vatten, fiber, luftfart eller järnväg, och vi kan nyttja den för transportarbete. Vad är det som gör att exempelvis en Förbifart Stockholm med asfalt blir omöjlig att nyttja för kollektivtrafik,

enligt Stina Bergströms sätt att se? Det är egentligen det som är det bärande argumentet för Miljöpartiet att vara emot Förbifart Stockholm.

Jag har också varit i London, och jag upplever nog att det trots allt fortfarande är lite småtrångt i London – men det kan vi ha olika syn på. I likhet med London har man regionalt och lokalt tagit ansvar för sin trafiksituation. Man har föreslagit ett verktyg, en trängselavgift, som finansierar egna och regionala satsningar. I Stockholm har man valt förbifartsalternativet för att stärka även kollektivtrafiken. Det blir inte förbjudet, Stina Bergström, att köra kollektivtrafik och SL-buss på förbifarten, tvärtom är det en förutsättning.

Anf. 38 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Förbifarten byggs inte för att vi ska få en bra kollektivtrafik. Det finns mycket bättre förslag på hur man kan köra kollektivtrafiken i Stockholm.

Trafikverket brottas med ett stort problem, nämligen de höga partikelhalterna i tunnarna som ska byggas. Det kommer att bli ett problem för dem som sitter i bussarna, och det kommer att bli ett problem för dem som är yrkeschaufförer. Den frågan har man inte löst än. Halterna är alldeles för höga för att godkännas.

Jag ställde inte någon fråga i min förra replik, och därför tänker jag göra det nu. Eftersom vi diskuterade att det ändå är de regionala och lokala politikerna som ska bestämma vad man vill prioritera i sin egen region, vill jag fråga Anders Åkesson om han tycker att det är okej att regeringen säger att Österleden ska byggas ihop med tunnelbanan, det gamla fossila förslaget från Dennispaketet. Trafikverket säger i sin kapacitetsutredning att det förslaget absolut inte heller borde byggas. Är inte det något som den regionala politiken borde styra?

Anf. 39 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! I den infrastrukturproposition, som vi alldeles strax ska debattera, finns förslag på en infrastruktursatsning i Stockholms län, en t-banesatsning, kallad Österleden, som också kan innebära en vägtrafikled men i huvudsak är en tunnelbanesatsning. Det är positivt. Jag uppfattar också att den har hamnat där därför att det har varit insikt, påtryckningar och samtal mellan regional och nationell nivå. Jag tycker att det är alldeles utmärkt att man, enligt förslaget, tillsätter förhandlingspersoner och kommer att söka en regional finansiering i huvudsak. Det är bra.

Jag har ingenting emot kollektivtrafik, Stina Bergström.

Anf. 40 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! För sju år sedan fick Sverige en ny transport- och infrastrukturminister, Åsa Torstensson, partikamrat till Anders Åkesson. Under sitt första år som minister uttalade hon de lätt bevingade orden: Tågen måste kunna gå även om det är snö.

Under de sju år som har gått sedan dess med en borgerlig regering har tågresenärerna för varje år blivit alltmer missnöjda. Vi har nu de mest missnöjda tågresenärerna sedan vi fick en borgerlig regering.

I den budget som ni nu lägger på riksdagens bord föreslår ni 500 miljoner kronor mindre än det som Trafikverkets kapacitetsutredning anser krävs för en fungerande järnvägstrafik. Det är 500 miljoner kronor

mindre än det som Gunnar Malm på utskottets möte redovisade var det som krävdes för en fungerande tågtrafik.

Anders Åkesson sade i sitt anförande att aktörerna behöver fasta spelregler över tid och måste veta hur mycket pengar man får, att det måste vara rimligt. Jag delar den uppfattningen. Då är min enkla fråga till Anders Åkesson: Hur kommer det sig att ni minskar anslagen till underhåll 2013, 2014 och 2015? För varje år som den budget som nu ligger på riksdagens bord som allianspartierna är överens om minskar anslagen. Är det det som är den fasta grunden för spelreglerna, att för varje år som går kommer anslagen att sjunka och resenärerna att bli mer missnöjda?

Anf. 41 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag minns också Åsa Torstenssons tydligt uttryckta ambition att tågtrafik och transportinfrastruktur oavsett transportslag måste kunna fungera. Sedan är det så som herr Ygeman själv sade: Ett snöfall innebär alltid ett tillfälligt problem, men det får inte innebära effekter i veckor. Den ambitionen tror jag att vi delar. Låt mig vara tydlig med att det inte på något vis är acceptabelt.

Då är frågan: Satsas det tillräckligt mycket pengar? Satsar vi nog?

Låt mig också konstatera, herr talman, att sedan Åsa Torstensson sade detta hösten 2006 eller våren 2007 är det allt fler som nyttjar systemet. Det är någonting som jag tror att vi båda gläds över, att allt fler resenärer nyttjar järnvägen för att åka och allt fler företag nyttjar järnvägen för att flytta gods. Över huvud taget har transportarbetet både på järnväg och på väg ökat i vårt land. Det innebär också att belastningen och effekterna av ett stopp, en olycka eller ett snöoväder blir mycket tydligare och värre.

Jag kan notera, herr talman, att resurserna till transportinfrastrukturen för att driva den och bygga den har ökat dramatiskt. Vi brukar förenklat säga att de har fördubblats sedan 2006.

Jag tror att den 500-miljonersnivå som Ygeman hänvisar till, herr talman, är hänförlig till den extra satsning om 800 miljoner kronor som regeringen gjorde i VÅP:en 2011/12. Jämfört med den extrainsatsen under 2012 sjunker det 2013. Likväl är det en nivåhöjning med 300 miljoner. Jag tror att det är så man måste se det. Men där har säkert herr Ygeman en annan förklaring.

Anf. 42 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag kan ibland ha en ironisk och raljant ton i talarstolen, men jag ska avhålla mig från det.

Anders Åkessons poäng var att anslagen måste vara fasta över tid, och sedan hörde vi att det kanske är en extrasatsning, kanske blir mindre, kanske blir mer och att vi ska ha pengar till infrastrukturen. Det var inte riktigt konsistent med de fasta, klara beskeden till järnvägens aktörer.

Anders Åkesson gör en förtjänstfull beskrivning av järnvägens utveckling: Fler åker på järnväg, belastningen ökar och fler vill transportera gods på järnväg. Men hur kommer Anders Åkesson då till slutsatsen att vi inte ska satsa de pengar som Trafikverket anser krävs? Om fler vill åka på järnväg och om belastningen ökar, hur kommer Anders Åkesson då till slutsatsen att anslagen för underhåll ska minska 2014 och 2015? Det skulle jag bra gärna vilja veta. Och många resenärer som står där och

väntar på inställda tåg, som fryser på perrongerna och som undrar varför järnvägen inte fungerar skulle nog vilja ha samma svar.

Prot. 2012/13:43
13 december

Kommunikationer

Anf. 43 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Låt mig då vara tydlig. Anslagsnivåerna för drift, underhåll och nyinvestering har fördubblats sedan 2006. Det är en mycket tydlig signal till dem som är satta att driva, underhålla och förvalta systemet. Det sattes in extra pengar 2012, och jämfört med dem går det ned ett snäpp under 2013.

Vi ska i eftermiddag diskutera en infrastrukturproposition, herr talman, som innebär en 20-procentig ambitionsökning jämfört med den proposition som kammaren ställde sig bakom 2009. Den här innehåller ungefär 522 miljarder kronor i satsningar på trafiksystemet de kommande tio åren.

Jag tror, herr talman, att det är en mycket tydlig signal till aktörerna i vårt land, oavsett om det är statligt ägda tågbolag, förvaltningsbolag eller privata aktörer, att denna regering satsar långsiktigt och tydligt på en stabil transportinfrastruktur.

Sedan vet Anders Ygeman att vi över de enskilda åren har variationer beroende på att Trafikverket i sin byggnation fasar i och fasar ur projekt, och då varierar omsättningen över år.

Anf. 44 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Åkesson ställde en del frågor. Jag tänkte ta upp Förbifart Stockholm. I folkomröstningen om hur man skulle använda trängselavgifterna var ett alternativ att de skulle användas till att finansiera kollektivtrafik och vägar. Det är regeringen som har fattat beslutet att de enbart ska finansiera Förbifart Stockholm. Vänsterpartiet vill att kommunerna själva ska bestämma. Centerpartiet vill att regeringen ska bestämma. Det är skillnaden.

Centerpartiet vill gärna marknadsföra sig som det gröna alternativet i regeringen. Då undrar jag, med anledning av att Sverige leder ligan att ha det mest avreglerade järnvägssystemet: Är inte Anders Åkesson orolig över att det gröna alternativet inte har förutsättningar att fungera? Vill man inte utnyttja de politiska musklerna i stället för att bara överlåta till marknadskrafterna att slåss om det, där man vet att det är profiten som är den viktigaste drivkraften, inte att få det mest miljövänliga?

Anf. 45 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Om jag tolkade frågan från Siv Holma rätt var den om det är möjligt att förena marknadsekonomi med hänsyn till miljön, om det är min och Centerpartiets uppfattning. Då är svaret ja, Siv Holma. Ja, Centerpartiet är helt övertygat om att det är en utmärkt idé att förena marknadsekonomi med mycket stränga krav, utvecklingsoptimism och resultat vad gäller miljö, miljöhänsyn, ekonomi och effektivitet.

Hur kan jag vara så säker på det, herr talman? Ja, de motstående exemplen på planekonomi och annat förskräcker vad gäller brist på effektivitet, brist på miljöhänsyn och brist på människors vilja att engagera sig.

Av någon orsak, herr talman, leder vi Europaligan vad gäller att frakta gods på järnväg. Det kan bero på många saker. Det beror självklart på att vi har en gruvrelaterad näring som använder järnvägen vilket alst-

rar mycket ton och tonkilometer. Men det beror förmodligen också på att vi har en jämfört med andra länder i Europa starkt avreglerad järnvägssektor med många operatörer – pluralism, herr talman. Pluralism, marknadsekonomi och tydliga regler har gjort att vi leder i Europa vad gäller att köra gods på järnväg. Det är jag väldigt stolt över, herr talman. Motsatsen, en planeekonomi, förskräcker.

Anf. 46 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Anders Åkesson lyckas med bedriften att svara på en fråga som jag inte har ställt.

Det kan vara intressant att få ett konkret svar på hur man använder trängselavgiften. Vänsterpartiet vill att kommunen ska få bestämma hur man ska använda pengarna. Det finns ett folkomröstningsresultat som säger att trängselavgiften ska finansiera kollektivtrafik och, till viss del, vägar. Regeringen, med Anders Åkessons centerparti, har själv fattat beslutet att trängselavgiften ska finansiera Förbifart Stockholm. Det är skillnad mellan Vänsterpartiet och Centerpartiet. Vänsterpartiet vill att kommunen själv ska bestämma; Centerpartiet vill att regeringen ska bestämma. Anders Åkesson hade många funderingar om det i sitt anförande.

När det gäller det gröna alternativet tycker jag att man i en marknadsökonomi bör ha starka styrmedel. Det intressanta i Anders Åkessons resonemang är att han inte vill använda de politiska musklerna eftersom han har fått för sig att det handlar om planeekonomi. Jag tror att det behövs både plan och marknad för att man ska klara av saker och ting och få igenom en inriktning. Vi finns i riksdagen för att komma med förslag så att vi får en infrastruktur som innebär ett systemskifte så att vi får ett transportsystem som utgår från klimat- och miljöperspektivet, inte från att bara transportera till vilket pris som helst utan att ta hänsyn till att vi ska få ett bättre klimat med tanke på de fyra gradernas höjning som vi har framför oss.

Anf. 47 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag uppfattade att Siv Holma ställde två frågor. Jag använde två minuter till att svara på den ena, det vill säga om det är bättre med en planeekonomi för att styra och få järnvägen att fungera eller om man kan tänka sig att med en marknadsekonomi med tydliga regler få järnvägen att fungera i symbios med alla andra transportslag.

Siv Holma konstaterade att det är skillnad på Vänsterpartiet och Centerpartiet. Det är det. Det är därför vi duellerar.

Jag har uppfattat att Förbifart Stockholm är en del i en lösning för att få trafiksituationen att fungera på ett acceptabelt sätt för människor och miljö i den här delen av landet. Därför har stat, region och kommun kommit fram till att trängselavgiften, som med en del finansierar förbifarten och med en del kollektivtrafiken, är ett sätt att lösa trafiksituationen i Stockholm, och senare i Göteborg. Finessen med en trängselavgift och vårt sätt att planera transportinfrastrukturen i det här landet är att förhandlingen sker mellan nationell, regional och lokal nivå. Medfinansiering är något som vi från Alliansens sida bejaktar starkt. Trängselavgifternas är ett sätt att medfinansiera, men de förutsätter lokal och regional medverkan och beslut.

Jag uppfattar att det har gått till på precis det sätt som Siv Holma efterlyser.

Prot. 2012/13:43
13 december

Anf. 48 ANNELIE ENOCHSON (KD):

Herr talman! Mitt fokus i denna budgetdebatt kommer även i år att ligga på sjöfartspolitik. Vi har en debatt om infrastrukturpropositionen i TU2 som kommer efter denna debatt, och där avser jag att mera beröra de andra trafikslagen.

Under detta år har sjöfartens aktualitet ökat och varit uppe på agendan flera gånger. Trafikutskottet hade en hearing om sjöfartspolitik torsdagen den 18 oktober. Det var en hearing som var välbesökt och som lyfte fram många viktiga frågor inom sjöfarten som transportslag, men även sjöfarten som näring. Sjöfarten är en viktig näring och den kommer att öka som näring allteftersom vår övriga basnäring expanderar och behovet av transporter ökar.

Trafikverkets kapacitetsutredning lämnades i april och visar att det enda av de fyra transportslagen som inte har några kapacitetsbegränsningar är just sjöfarten. Generellt kan sägas att om det finns en efterfrågan på transporter till sjöss finns det fartyg tillgängliga redan i dag.

Sverige kan i mångt och mycket ses som en ö med en av Europas längsta kustlinjer, och därför går 90 procent av utrikeshandeln via sjöfarten. Även om många av sjötransporterna sker med fartyg som seglar under annan flagg än svensk finns det starka skäl som motiverar att Sverige bör ha en konkurrenskraftig svenskflaggad flotta. Med en stor svensk handelsflotta kan Sverige fortsätta att påverka internationellt inom IMO vad gäller miljö och säkerhet. Vi kan utveckla det maritima klustret med dess olika sidonäringsar.

Vidare behöver vi en stor svensk flotta både för att upprätthålla sjöfartskompetensen i Sverige och ur ett hot- och säkerhetsperspektiv.

Hur ser verkligheten ut i dag?

Enligt Trafikanalys har Sverige aldrig haft så få svenskflaggade fartyg som under 2011. Sedan jämförbar statistik började samlas in för 50 år sedan har antalet fartyg minskat med två tredjedelar. Enligt Sveriges Redarförening som håller koll på de fartyg som uppbär sjöfartsstöd och som är vår handelsflotta har 23 fartyg under detta år lämnat den svenska flaggan för en mer fördelaktig flagga i aktern på sina båtar. Nu är det bara 114 fartyg kvar som uppbär sjöfartsstöd, fördelat på 80 fjärrfartyg och 34 fartyg i närfart. Mellan januari 2010 och november 2012 har antalet stödberättigade svenskflaggade fartyg minskat från 190 fartyg till 114. Det är en utveckling som oroar.

Regeringskansliet arbetar med att för riksdagen snart presentera en handlingsplan för att stärka den svenska sjöfartsnäringsen. Handlingsplanen ska innehålla åtgärder som regeringen avser att vidta i syfte att främja sjöfarten och dess samverkan med andra transportslag. Regeringen vill med detta se sjöfarten som en viktig del i ett sammanhängande maritimt kluster i samspel med andra närliggande verksamheter och näringsar.

Sjöfartsstödet uppgick till 1,3 miljarder enligt prognos för 2012. Samtidigt betalar sjöfarten farledsavgifter på drygt 950 miljoner 2011 och lotsavgifter på ungefär 465 miljoner till Sjöfartsverket. Detta innebär att

Kommunikationer

närningen i stort sett betalar för Sjöfartsverkets hela verksamhet. Sjöfartsverket planerar investeringar för totalt 909 miljoner för åren 2013–2015.

När sjöfartsstödet infördes ingick det i överenskommelsen med rederierna att sjöfartsstudenter skulle få sin praktik på deras båtar. I och med utflaggningsen har antalet praktikplatser minskat. Därför har regeringen beviljat att Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitet ska få 2,25 miljoner för att betala kostnaderna för sjöfartsstudenternas mönstringsresor på fartyg under andra länders flagg.

När det gäller säkerheten inom sjöfartsnärningen ökade både antalet omkomna och allvarligt skadade under 2011, även om de är väldigt få. Trenden visar dock en nedgång både vad avser antalet omkomna och allvarligt skadade. Inom yrkessjötrafiken inträffade tre dödsfall under 2011, varav ett dödsfall på utländskt fartyg i svenskt vatten. Samtliga omkomna under 2011 i yrkessjötrafiken var män. Antalet allvarligt skadade var två, båda på svenska fartyg.

Inom fritidsbåttrafiken skedde 40 dödsfall under 2011, vilket var en ökning med 11 omkomna jämfört med året innan. Av de omkomna inom fritidsbåttrafiken var 37 män och 3 kvinnor. Många av de allvarligare olyckorna inom fritidsbåttrafiken bedöms ha koppling till alkohol, brister i sjömanskap och bristande båtförnuft.

Under 2010 infördes samma promillegränser för sjöfylleri som gäller för rattfylleri vid körning med större och mer motorstarka båtar. Kustbevakningen och polisen får därmed bland annat utföra slumpmässiga nykterhetskontroller till sjöss. Under 2011 arbetade Transportstyrelsen tillsammans med andra myndigheter och organisationer med en strategi för säkrare båtliv.

Sjöfartsverket har tecknat kontrakt för att köpa in sju nya helikoptrar för flyg och sjöräddning. Eftersom Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för den svenska sjö- och flygräddningen är en central del i verksamheten just helikoptertjänsten. Räddningshelikoptrarna ska finnas tillgängliga för räddningsinsatser både till sjöss och på land. De finns på fem stationeringsorter längs med hela Sverige och är i tjänst dygnet runt under årets alla dagar och ska kunna påbörja en insats inom 15 minuter efter att besättningen larmats. De nya helikoptrarna ska successivt ersätta de nuvarande från halvårsskiftet 2013 till slutet av 2014.

Sverige anslöt sig 2009 till den internationella barlastkonventionen. Spridning av oönskade organismer via fartygens barlastvatten är ett hot mot den biologiska mångfalden i Östersjön och i andra vatten. Det är därför viktigt att barlastkonventionen genomförs, men tyvärr har endast 35 länder med totalt 28 procent av världshandelstonnaget anslutit sig. Det krävs att de anslutna länderna tillsammans ska ha minst 35 procent av världshandelstonnaget i sina register för att konventionen ska träda i kraft, så man antar att ett ikraftträdande kan väntas tidigast under 2013.

Under tiden får vi göra vad vi kan för att få renare vatten, om det så bara gäller toalettavfall från fritidsbåtar. Transportstyrelsen fick 2010 i uppdrag av regeringen att genomföra ett förbud mot att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar. Förbudet har nu förts in i en föreskrift som träder i kraft 2015. Genom förbudet bidrar Sverige till att uppnå sitt åtagande om minskade utsläpp av kväve och fosfor. Regeringen har arbetat aktivt för ett motsvarande förbud för kryssningsfartyg och passagerarfärjor i Östersjöområdet. Ett sådant förbud beslutades av IMO sommaren

2011. Förbudet kommer att införas från 2016 för nya fartyg och från 2018 för befintliga fartyg.

Herr talman! Jag vill också beröra svaveldirektivet som IMO beslutade om 2008. Detta direktiv innebär att i SECA-området – Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen – får fartyg från och med den 1 januari 2015 ha en svavelhalt på högst 0,1 procent i sitt drivmedel. Regeringen har i EU drivit att lika regler ska gälla i samtliga EU:s farvatten. Tyvärr har denna linje inte vunnit gehör hos de övriga medlemsländerna.

De skärpta reglerna rörande svavelhalter i marint bränsle kommer att innebära ökade kostnader för sjöfartsnäringen och transportköparna. Eftersom beräkningarna om framtida bränslepriser är osäkra är det svårt i dagsläget att förutspå hur stora kostnadsökningarna förväntas bli. Bränslekostnaden kan innebära att transporter flyttas från sjöfarten till väg eller järnväg. De ökade transportkostnaderna kan komma att påverka den svenska basindustrin som konkurrerar på en global marknad.

Konsekvenserna av svaveldirektivet, som börjar gälla den 1 januari 2015, anges av Sjöfartsverket bli årliga fördyringar för industrin med i storleksordningen 15–23 miljarder kronor. De samhällsekonomiska och företagsekonomiska konsekvenserna blir mycket stora. Det finns alltså risk att näringslivet väljer andra transportslag i stället för den miljövänliga sjöfarten. Men regeringen avser att noga följa genomförandet av svaveldirektivet och eventuella konsekvenser för berörda näringar.

Jag vill till slut kommentera en av reservationerna från Miljöpartiet och Vänsterpartiet som berör Trafikverkets färjeverksamhet och som Rådshström redan har berört något. I reservationen anför man att de två varven Tenö och Fridhem, som sköter delar av Trafikverkets färjor, ska behållas i statlig ägo och ligga kvar inom Trafikverkets färjerederier.

Alliansen i trafikutskottet avslår denna reservation och den enskilda motion som ligger till grund för reservationen. Beslutet om försäljningen som Trafikverkets styrelse har fattat följer de förvaltningspolitiska riktlinjer som gäller inom staten och som innebär att om det finns en fungerande privat marknad ska statliga myndigheter inte erbjuda likvärdiga tjänster.

Infrastrukturministern har i ett svar om dessa varvs framtid svarat att det under de senaste åren har genomförts ett antal förändringar inom transportområdet med utgångspunkten att det behövs en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. För att skapa en fungerande marknad är Trafikverkets arbete med att avskilja varvsverksamheten från myndighetens verksamhet helt i linje med denna intention.

I dag kan inte Trafikverkets två varv klara av alla färjor, vare sig geografiskt eller storleksmässigt. Det innebär att många färjor redan i dag hanteras på den privata marknaden.

Trafikverket gör bedömningen att verket över tid kan få lika bra eller bättre leveranser av varvstjänster som i dag och att försäljningen av varven därför bör slutföras som en del av det effektiviseringsarbete som Trafikverket genomför.

Med detta vill jag yrka bifall till förslaget i betänkande TU1 och avslag på alla reservationer.

Prot. 2012/13:43
13 december

Kommunikationer

Anf. 49 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag vill börja med att tacka Annelie Enochson för att hon ägnade sitt anförande åt den viktiga sjöfarten. Jag tycker att vi nog talar alldeles för lite om sjöfart när vi diskuterar trafikpolitik, och det finns alldeles för lite politiska förslag för att främja fartygen.

Precis som Annelie Enochson är jag oroad för utflaggningen av de svenska fartygen. Men branschen säger att det viktigaste beslutet vi kunde fatta i den här kammaran för att hejda denna utveckling är att införa en tonnageskatt.

Vi har väntat på sjöfartsstrategin eller handlingsplanen som regeringen ska lägga fram. Den har vi väntat på länge. Vi trodde att vi skulle få den i våras. Det är sagt att den ska komma före jul och nu är det snart julafton, så jag vet inte när den kommer. Men kanske vet Annelie Enochson lite mer om vad som kommer att finnas i den, så jag skulle till exempel vilja fråga om det finns ett skarpt förslag om att tonnageskatten ska införas nu.

Anf. 50 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Herr talman! Tack, Stina, för att du tar replik på mig!

Det sägs att den som väntar på något gott *alltid* väntar för länge. Och det ligger väl lite i det, för vi väntar på handlingsplanen allihop, och jag tror att den kommer att bli bra när den kommer fram. Den kommer så snart man är klar på de olika departementen. Som sagt: Vi får kanske vänta ett tag till, men vi väntar ju på något gott.

När det gäller tonnageskatt har man sagt att det ska komma en utredning om detta. Det blir då i första hand direktiv som man kommer med, och man går sedan vidare med nästa steg. Det är också någonting som vi väntar på. Men, som sagt, den som väntar på något gott, Stina, väntar alltid för länge. Ibland säger man "aldrig för länge", men i det här fallet kanske det kan vara "alltid för länge".

Anf. 51 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Ja, då får vi hoppas att den kommer – hellre förr än senare.

Annelie Enochson tog också upp svaveldirektivet i sitt anförande, och jag är också överens med Annelie Enochson om att det är bättre om det kan utvidgas till ett större område. Men det är hur som helst väldigt bra att det nu kommer 2015 inom SECA-området.

Detta kommer självklart att innebära en del kostnader för branschen, och det är viktigt att vi politiskt möter upp det. När staten nu inför en tonnageskatt föreslår Miljöpartiet att staten också bildar en miljöfond som kan hjälpa rederierna att ställa om till bättre bränslen.

Det finns en risk att man i stället fraktar på väg om det blir dyrare att transportera med sjöfart. Sjöfarten har farledsavgifter och järnvägen banavgifter, men vägen har inga avgifter. Vore det inte mer rättvist att det också lades avgifter på att transportera på väg genom en kilometerskatt, vägsitageavgift, lastbilsskatt eller vad vi nu ska kalla det?

Anf. 52 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Herr talman! Låt mig framhålla när det gäller svaveldirektivet att vi inte har något emot det. Det går bara så fort. När det behandlades i IMO

2008 var direktivet 0,5 procent, och helt plötsligt blev det 0,1. Sänkningen från 0,5 till 0,1 är stor. Har jag förstått näringen rätt har de inget emot att göra något, men det går för fort.

Många säger att man har vetat om detta länge, men i denna bransch är fyra år ingen lång tid. När det gäller utvecklingen av scrubbertekniken sade Preem vid ett besök i trafikutskottet att det kan finnas dyra lösningar men att man tittar på det.

En del har sagt att scrubberverksamheten inte kommer att fungera, men det vet vi inte. Hade man haft lite mer tid på sig kunde man kanske ha nått det. 0,5 procent är ju som sagt en annan nivå än 0,1 procent. Men som jag sade har näringen inget emot att jobba med frågorna.

Så till frågan om banavgifter, farledsavgifter och vägavgifter. Redan nu har de som kör på väg avgifter i form av vägs katt och fordonss katt. Det gäller att inte göra det för dyrt i slutändan för konsumenten, och det skulle bli för dyrt om man lade på ytterligare en kostnad. Därför har vi sagt att vi inte vill ha det. Vi anser att det räcker med de avgifter som redan finns på detta trafikslag.

Jag är mer orolig för att man kommer att lyfta över en del av sjöfartens transporter till väg på grund av svaveldirektivet. Sjöfarten är ju miljövänlig, och är på väg att bli ännu mer miljövänlig.

Anf. 53 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Eftersom Anders Ygeman så föredömligt och tydligt beskrev vår inställning till tågkaoset kan jag fokusera på ett annat kommunikationsmedel, nämligen it. Vårt mål ligger fast att vi ska ha ett hållbart informationssamhälle för alla.

Tillgången till it är i dag lika viktig som tillgången till el och vatten i våra bostäder och företag. Alla ska ha tillgång till de moderna it-tjänsterna i hela landet. Det behövs en hållbar och robust it-infrastruktur, och självklart ska man kunna kommunicera med både mobiltelefon och dator i hela Sverige.

It är en samhällsomdanande kraft som har förändrat vårt sätt att leva de senaste åren. Det är ett modernt sätt att leva.

Precis som en tidigare talare vill jag hylla vår kanslichef Göran Nyström, som snart ska sluta, för att han har sett till att trafikutskottet blivit det modernaste utskottet i riksdagen. Han har tillsammans med sin personal sett till att it-frågorna lyfts fram och att vi använder oss av den moderna it-tekniken i riksdagen så att vi kan vara ett föredöme för andra.

Vi måste bejaka den digitala tillväxten i Sverige. Vi måste se till att det finns höga hastigheter i bredbandsnäten i hela landet.

Digitala tjänster och digital tillväxt utvecklar och erbjuder nya och mer effektiva och produktiva tjänstelösningar.

Den offentliga sektorns användning av digitala tjänster underlättar för medborgaren. De äldre kan bo kvar hemma och ha tillsyn via smarta applikationer. De kan ha kontakt med sjukvården och sina anhöriga och känna en stor trygghet.

Skolans arbete underlättas med hjälp av it-tekniken, och undervisningen kan anpassas efter elevens behov på ett helt annat sätt än tidigare.

Vi måste dock sluta de digitala klyftorna. Det får inte bli en ny klassfråga. Det får inte bli skillnad mellan dem som har möjlighet att ta sig an

den nya tekniken och dem som inte kan det. Det får inte heller bli en genusfråga.

Unga och gamla män och kvinnor ska var de än bor i Sverige ha tillgång till höga hastigheter och möjlighet att lära sig genom folkbildnings-satsningar och annat. Därför måste vi satsa på de 1,2 miljoner som ännu inte har tagit steget in i det digitala samhället. Alla ska våga, vilja och kunna ta del av samhällets digitala tjänster.

Vi kommer att återkomma om den socialdemokratiska it-politiken där alla ska med på tåget in i det moderna digitala samhället. Det handlar både om infrastruktur och kunskap, och därför behöver vi både it i skolan och folkbildningssatsningar.

I dag har vi i stället valt att ta strid för ICT. Jag yrkar därför bifall till reservation nr 2.

ICT är strategiskt viktigt för it i Sverige. Trafikverket ICT säljer tjänster till den offentliga sektorn och till transportbranschen. ICT kommer att förbli en egen enhet i Trafikverket tack vare vårt socialdemokratiska agerande under våren. Vi skrev interpellationer och debattartiklar och efter vårt agerande beslöt Trafikverket sig för att inte sälja ut ICT.

ICT är stort och har stor kunskap med 13 000 kilometer rikstäckande fiberoptiskt nät. ICT har också spetskompetens och lång erfarenhet av it- och telekomfrågor. ICT är i dag den ledande operatörsneutrala IKT-leverantören i Sverige med innovativa tjänster och med Sveriges näst största fibernät. I utredningen SOU 2010:82 föreslås att ICT ska vara en egen enhet, och vi stöder det förslaget. Därför yrkar vi som sagt bifall till reservation nr 2.

(Applåder)

Anf. 54 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Herr talman! Det är viktigt att vara rädd om våra gemensamma tillgångar och se till att de används så att de ger största möjliga samhällsnytta. Att sälja ut statlig egendom kan få stora konsekvenser och går inte att göra o gjort. Sålt är sålt.

Det är därför bra att Trafikverket ICT inte längre är till salu. I stället har Trafikverket beslutat att behålla ICT som en resultatenhet och ”successivt konkurrensutsätta sitt it- och telekombehov”. Vad detta kommer att innebära är ännu oklart.

Utöver det självklara att tillgodose väg- och järnvägstrafikens behov har Trafikverket ICT flera andra viktiga samhällsfunktioner. Det diskuterade vi i våras när jag interPELLERADE försvarsministern, men infrastrukturministern tog den debatten.

Hur Trafikverket hanterar sin fiberinfrastruktur har nämligen betydelse för stora och viktiga delar av samhället och kan därför inte vara en intern angelägenhet för myndigheten. Det är en fråga som berör flera delar av Näringsdepartementet, infrastrukturministern, it-ministern och, som sagt, Försvarsdepartementet.

I förlängningen har Trafikverket ICT potential att bli en ännu större tillgång för många myndigheter, om det används klokt.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, slog fast i en utredning 2010 att vissa myndigheter behöver en statligt kontrollerbar kommunikationsinfrastruktur. MSB föreslog att Trafikverket ICT får ansvar för drift och förvaltning. Trafikverket ICT fyller alltså en viktig

säkerhetspolitisk funktion. Självklart är det lättare att kontrollera en organisation man själv äger än en eller flera externa utförare som man måste skriva kontrakt med. I krislägen är det rimligen mycket säkrare att statliga myndigheter har kontroll över sin kommunikationsinfrastruktur än om detta ansvar lagts ut på kontrakt till en eller flera externa operatörer. Det kanske fungerar, men risken ökar.

Vid årsskiftet ska alltså en ny resultatenhet bildas som har en tydlig inriktning på att leverera till Trafikverket. Att uppfylla det behov av kapacitet som andra myndigheter, telekomoperatörer och medborgare har kommer då i andra hand. Eventuell överkapacitet ska fortfarande vara tillgänglig för dessa, men hur länge finns det överkapacitet om det bara är Trafikverkets behov som ska styra utveckling av och investeringar i nätet? Hur tillgodoser vi det femte transportslagets behov?

För att säkerställa de nationella strategierna, bredbandsstrategin, digitala agendan och ITS-strategin behövs all tillgänglig infrastruktur och kapacitet. Trafikverkets fiberinfrastruktur är en av de största och mest heltäckande i landet och dessutom operatörsneutral. Den är byggd och betald med statliga anslag och bör självklart betraktas som en statlig tillgång som behövs för att uppfylla flera samhällskritiska behov, utöver Trafikverkets egna.

Staten är en stor ägare av bredbandsnät, utöver Trafikverket har Svenska Kraftnät och Vattenfall nät. Dessa styrs tyvärr inte i dag på ett samordnat sätt, trots att det finns en stor potential att skapa en effektivare användning av statens resurser genom att samordna de statliga verksamheterna vad gäller optisk fiber till stöd för regeringens bredbandsstrategi så att fler människor får tillgång till bredband i världsklass. För detta krävs kommunikationsinfrastruktur även i delar av landet där det inte är kommersiellt lönsamt att bygga den. De statligt ägda fibernäten fyller en viktig funktion där marknadskrafterna inte kan förväntas tillgodose behoven.

Hur strategin att successivt konkurrensutsätta stödjer ett sådant helhetsperspektiv har jag svårt att förstå. På vilket sätt blir det lättare att samordna de statliga verksamheterna så att vi får synergieffekter? Tvärtom är jag rädd att denna nya organisation kan komma att minska möjligheterna att dra nytta av Trafikverkets nät och att bredbandsutbyggnaden tappar fart.

Det hade varit intressant att höra hur it-ministern ser på detta, men nu är hon tyvärr inte här, och också hur regeringspartiernas representanter i trafikutskottet resonerar. Jag utgår från att vi alla vill att den infrastruktur som finns används på bästa möjliga vis. Det är därför absolut nödvändigt att regeringen ger Trafikverket klara och tydliga direktiv att se till den totala samhällsnyttan, bredbandsutbyggnad, säkra kommunikationer för de myndigheter som behöver det, och att erbjuda operatörer kapacitetsöverskott och därmed bidra till ökad konkurrens på marknaden i stället för att bara se till sina egna interna behov i sin fortsatta förvaltning av Trafikverket ICT.

Debatten lär fortsätta. Jag har skrivit några motioner om detta, och jag hoppas att de kommer upp snart.

Herr talman! Det finns fler orosmoment vad gäller försäljning av samhällskritisk statlig egendom. Trafikverket säljer Färjerederiets två underhållsvarv. Det handlar om små pengar i sammanhanget. I Finland

går man för övrigt åt andra hållet. Enligt Trafikverkets hemsida motiveras detta utifrån statens ägarpolicy som innebär att "om det finns en fungerande marknad ska inte statliga myndigheter erbjuda likvärdiga tjänster". Trafikverket skriver vidare att myndigheten inte kan "prioritera investeringar i varvsverksamheten före andra investeringar i vägar och järnvägar" och att varven i sin nuvarande form därför inte kan fortsätta att erbjuda "konkurrenskraftiga tjänster".

Denna motivering gör i alla fall mig betänksam på flera punkter. Ska varven säljas för att Trafikverket inte har råd att underhålla dem? Konkurrenskraftiga tjänster – man ska väl fokusera på att underhålla färjorna. Eller är det något annat som avses?

"Trafikverkets färjerederi måste säkerställa att bra och prisvärda leveranser av underhåll till statens vägfärjor kan utföras även i framtiden", fortsätter Trafikverket på sin hemsida. Men när färjevarven tas över av ett eller flera vinstdrivande bolag finns risken att inte heller dessa prioriterar nödvändiga investeringar som är samhällsekonomiskt lönsamma, men inte företagsekonomiskt.

Då blir det väl inte lättare att uppfylla kraven på bra och prisvärda leveranser av underhåll? Nej, tvärtom, det blir svårare att styra verksamheten med privata ägare. Och uppstår det ett privat monopol lär det högst sannolikt bli dyrare för skattebetalarna. Vad har vi då vunnit, mer än att Trafikverket får mindre kostnader på kort sikt? Målet med färjevarven är inte det, utan det är att hålla vägfärjorna i bra skick så att färjelederna, som är en del av vägnätet, kan trafikeras utan problem. Medborgarnas intresse av att färjorna fungerar måste överordnas regeringens intresse av att privatisera till varje pris och krympa det gemensamma. Det borde inte behöva sägas.

Det är också svårt att se några fördelar med att rederiet gör sig beroende av andra varv när det gäller att säkerställa en hög kvalitet och tillgänglighet till de nödvändiga tjänsterna i stället för att ha en egen serviceorganisation. Att ha egna enheter innebär också att underhållskostnaderna bättre kan styras så att det inte uppstår oskäligen kostnadshöjningar.

Underhåll och service av vägfärjor är en samhällskritisk funktion som kräver specialkompetens som finns just inom Färjerederiet. Finns det verkligen en fungerande marknad? Jag menar att rederiet måste få ha fokus just på sitt viktiga samhällsuppdrag i stället för att tvingas ut och konkurrera på marknaden, och det bör behållas inom Trafikverket. Grundläggande infrastruktur och samhällsservice får inte äventyras av tveksamma förhoppningar på kortsiktiga besparingar och blind övertro på marknadslösningar och sälj, sälj, sälj i alla lägen.

Därför vill vi att varven ska behållas i statlig ägo, och jag yrkar bifall till reservation 3.

I detta anförande instämde Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Anf. 55 GÖRAN LINDELL (C):

Herr talman! Modern infrastruktur handlar inte bara om väg, järnväg, båt och flyg – det har vi fått reda på under debatten. Det handlar också om det vi i Centerpartiet ofta vill kalla det femte trafikslaget, nämligen it och bredband. Jag beklagar liksom föregående talare att energi- och it-minister Anna-Karin Hatt, som hade planerat att vara här i kammaren i

dag, är sjuk och inte kan delta. Jag kommer i mitt anförande att redovisa en del av det hon hade tänkt ta upp.

I dag har hälften av hushållen och företagen i Sverige tillgång till väldigt snabbt bredband, över 100 megabit per sekund. Det är en ökning med 5 procent bara under det senaste året. På ett år har hälften av hushållen fått tillgång till den senaste generationen mobiltelefoni, 4G. Ett år tidigare var andelen nära noll.

I år utsågs Sverige för tredje året i rad till världens mest it-mogna land av World Economic Forum, och Sverige är även bäst i världen på att använda webben, enligt organisationen Web Index.

Sex av tio svenskar använder smarta telefoner, och efterfrågan på mobildata har nästan exploderat. Det här gör att vi kan lyssna på musik, läsa post, spela spel med kompisar, eller vad vi nu vill använda tjänsterna till, när som helst på dygnet och i stort sett var vi än befinner oss.

Den här våldsamma utvecklingen har tyvärr även en baksida. Jag tror att vi alla någon gång har upplevt de problem som det innebär att det helt plötsligt inte går att ringa vare sig vi befinner oss i storstad eller i glesbygd. När vi mer och mer går över till att använda mobilen för att kommunicera är det viktigt att operatörerna ser över vilken täckning och vilken kapacitet som de kan erbjuda. Har man som konsument tecknat ett avtal och är missnöjd med det som operatören levererar är det naturligtvis viktigt att man klagar för att åstadkomma förbättringar.

Statens ansvar i detta sammanhang är att se till att det finns goda villkor för operatörerna och att det är operatörerna som på en konkurrensutsatt marknad väljer att investera stora belopp i utbyggnad av näten.

Exempelvis förra året investerades ungefär 8,5 miljarder kronor av de svenska operatörerna för att bygga ut bredbandsnäten i Sverige. Det är nästan 1 000 kronor per invånare i landet, en ökning med nästan 10 procent på ett år. Det är mer än en tredjedel av den årliga investering som staten gör i den samlade infrastrukturen enligt den flerårsplan som vi ska debattera senare i dag.

Men, precis som har nämnts här tidigare i dag, det finns områden där marknaden inte investerar, och där vi från det offentliga måste ta ett ansvar. Det är för att hjälpa dessa områden som stödet till bredband enligt budgeten mer än fördubblas till 1,1 miljarder kronor under de närmaste åren. Det är pengar som går exempelvis till det som brukar kallas fiber-till-byn-projekt och som ger en mycket hög utväxling i förhållande till investerat belopp, tack vare att vi utnyttjar det som vi brukar kalla det civila samhället.

Runt om i landet kan byalag nu sätta spaden i backen för att gräva ned fiber och framtidssäkra sin hembygd. På många håll har det blivit likt gamla tiders vägföreningar, där bosatta i ett område i föreningsform går samman för att utveckla sin bygd. Genom att ta vara på och utnyttja det svenska civilsamhällets allra bästa sidor kan vi med hjälp av bredbandsmiljarden förvandla dessa delar av vårt land till vad man skulle kunna kalla en modern e-bygd.

Herr talman! I budgeten tillförs också mer pengar till det som kallas e-förvaltning. Det handlar om att med digitala verktyg förbättra och effektivisera landets offentliga förvaltning och underlätta medborgarnas kontakter med kommunen när det gäller till exempel omsorgskö eller hemsjukvårdstjänster. En ny strategi presenteras inom kort för detta av

regeringen där nyckelorden är en öppnare, enklare och mer innovativ e-förvaltning, allt för att uppnå målet på den digitala agendan som, vill jag påpeka, även riksdagen har ställt sig bakom. Målet är nämligen att Sverige ska bli bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter.

I höstas publicerade Stiftelsen för internetinfrastruktur – Punkt SE – sin årliga rapport om svenskar och internet. Den visar på flera viktiga glädjeämnen. Exempelvis fortsätter andelen som använder internet att öka, och relativt sett mest bland de äldre i befolkningen.

Ett problem som är särskilt vanligt bland äldre är att synen inte riktigt räcker till när man försöker lära sig att använda internet. Regeringen har tillsatt en speciell grupp under beteckningen Användningsforum som ska främja användningen av modern teknik bland dem som har extra stora utmaningar i detta sammanhang.

It och internet är oerhört viktiga faktorer för att Sverige ska kunna vara ett land där våra medborgare och företagare kan verka, göra sin röst hörd och kommunicera. I förra årets budgetdebatt kunde man konstatera att inte ett enda av oppositionspartierna ens nämnde it eller elektroniska kommunikationer i sina skuggbudgetar. Möjligen är det faktum att frågan nu har lyfts fram från både Socialdemokraterna och Miljöpartiet ett tecken på att it börjar få sin tydliga roll som det femte trafikslaget parallellt med de övriga. Det är i så fall positivt. Informationsteknikens roll som del av den samlade infrastrukturen kommer nämligen att stärkas alltmer, inte minst i arbetet för ett mer hållbart samhälle.

När det gäller Trafikverkets telekommunikationsverksamhet, ICT, vill jag kommentera ett par saker. Det är naturligtvis viktigt att bevara och utveckla de tillgångar som finns där, precis som har nämnts. Det är ingen tvekan om att vi här har en viktig resurs att förvalta vidare. Jag uppfattar – det är svårt att tolka majoritetens text i betänkandet på något annat sätt – att just ICT:s roll som stöd och resurs för att utveckla bredband över hela landet ska utvecklas och bevaras, och inte minst utvecklas.

Monica Green hävdade tidigare att Socialdemokraterna har stoppat en försäljning av ICT. Såvitt jag vet har det varit en diskussion om hur organisationen ska se ut. Men jag undrar: När var ICT till salu?

Jag och Centerpartiet delar uppfattningen, vilket är tydligt i utskotts-majoritetens text, att det är viktigt att vi utvecklar och förvaltar ICT som en resurs, både för Trafikverket och för samhället i övrigt.

Herr talman! Med det som jag nu har sagt om it och bredband skulle man kanske kunna tro att jag helt har glömt bort resten i infrastrukturpropositionen. Men jag tycker att de olika trafikslagen, inte minst järnvägen, har fått sin beskärda del. Avslutningsvis vill jag betona att det självklart är viktigt att vi hittar den samlade lösningen för olika typer av infrastruktur för att bygga Sverige framgångsrikt även framöver.

Med detta yrkar jag bifall till förslaget i trafikutskottets betänkande 1 och avslag på alla reservationer.

Anf. 56 MONICA GREEN (S) replik:

Herr talman! Göran Lindell frågade när ICT var till salu. Jag hann titta på Trafikverkets hemsida när det var, och jag kan tala om att Trafikverket den 28 maj lade ut en prövning för försäljning av ICT. Så nu vet Göran Lindell det. Det var då som vi skyndade på riksdagsarbetet. Vi

skrev en interpellation, vi skrev debattartiklar, och vi frågade berörd minister vad som skulle hända. Vi var mycket oroad. Ministern bekräftade att det nog inte var så lämpligt att sälja ICT. Hon gav oss rätt. När denna indirekta styrning från ministern kom härifrån riksdagens talarstol bestämde sig ICT den 18 juni för att inte sälja. Då känner Göran Lindell till historien bakom detta. Detta skedde tack vare vårt agerande under våren.

Jag har en fråga till Göran Lindell. Ni har antagit en digital agenda. Vi i riksdagen har inte fått vara med om det, utan den har antagits av regeringen själv. Men ni brukar berätta om den. Bland annat berättar ni att 90 procent av befolkningen ska ha tillgång till 100 megabit. Det är alltså en hög hastighet. Då frågar jag dig, Göran Lindell, som centerpartist: Varför utelämnar du 10 procent av befolkningen? Är folk som bor i stan viktigare än folk som bor på landet?

Anf. 57 GÖRAN LINDELL (C) replik:

Herr talman! När det gäller ICT är det riktigt att, såvitt jag förstår, ett antal olika alternativ har prövats, och då även möjligheten till försäljning. Men jag menar att vi riksdagsledamöter och utskottet inte har tagit ställning till någon propå om försäljning. Jag uppfattar att det inte var ICT utan Trafikverkets styrelse som beslutade om att ICT inte ska säljas. Det var nog en felsägning från Monica Green. Grunderna för detta ställningstagande kan inte jag bedöma och i vad mån Monica Greens och Socialdemokraternas agerande påverkade det.

Jag vill bara betona att jag inte har något emot att ICT finns kvar i Trafikverket. Det viktiga för mig och för oss är att den stora betydelse som ICT har bevaras, vilket vi har varit inne på tidigare. Såvitt jag förstår finns alla möjligheter att göra det nu.

Däremot är jag inte alls säker på att det räcker bara med det. Det finns ett behov av att vi påpekar att det i övrigt breda användningsområdet får utvecklas. Som vi känner till är teknik på detta område en färskvara, och det är naturligtvis utvecklingsperspektivet som är det viktiga i detta sammanhang.

När det gäller de 10 procenten ber jag att få återkomma i nästa replik. Men jag vill bara notera att det är regeringen som har tagit beslut om den digitala agendan, vilket är brukligt i dessa sammanhang. Men vi här i riksdagen har också ställt oss bakom det. Vi behandlade det mål som den digitala agendan anger, och det är även vårt mål för utbyggnad.

Anf. 58 MONICA GREEN (S) replik:

Herr talman! Då kvarstår frågan varför ni tycker att det är okej att lämna 10 procent av befolkningen bakom er. Ni har inte med målet att alla ska ha höga hastigheter, utan ni bestämmer er för att det är 90 procent som ska ha det. Frågan kvarstår särskilt för dig som centerpartist, tycker jag. Det är intressant att ni bedriver en centraliseringspolitik.

När det gäller ICT kvarstår faktum: Den 28 maj lade Trafikverket ut sin prövning för försäljning av ICT. Det var det Göran Lindell frågade om, och jag svarade. Jag kan inte säga att det bara var vår förtjänst, men vi agerade under ett antal veckor under våren. Vi skrev debattartiklar och interpellationer, och vi fick svar av infrastrukturministern att det inte var

lämpligt att sälja. Sedan bestämde sig Trafikverket för att inte sälja. Jag tar det som intäkt för att vi såg till att de inte säljer.

Nu är vi dock oroadе för framtiden. Vi vill inte att det ska vara ett spel för gallerierna eller dimridåer, utan vi vill att det ska vara tydligt att vi har kvar ICT och att vi tar vara på den kompetens som finns inom ICT och det fibernät som faktiskt finns. Det är oerhört viktigt för Sverige som strategisk it-nation.

Jag vill också kommentera det Göran Lindell sade om att det går så bra för Sverige som it-samhälle. Jag kan berätta för Göran Lindell att Sverige redan år 2000 fick pris som den ledande it-nationen. Jag kan säga att det finns tre skäl till att vi socialdemokrater lyckades med det. Det var de kommunala bredbandspengarna, hem-pc-reformen och it i skolan. Vi lyckades få Sverige på den digitala agendan och fick pris för det. Det är bra att ni inte har förstört detta – än så länge.

Anf. 59 GÖRAN LINDELL (C) replik:

Herr talman! Jag tackar för historielektionen. Jag var med även på den tiden, må vara i andra roller.

När det gäller bredband på landsbygden, Monica, skulle jag vilja säga att det torde framstå rätt klart att hela det upplägg man försökte redovisa runt det vi kallar bredbandsmiljarder handlar just om hur vi på ett rimligt, effektivt och verkningsfullt sätt ska lyfta ut snabbt bredband även till de områden i landet där marknaden inte klarar av detta. Vi måste också ha respekt för det jag beskrev om beloppen, nämligen att det handlar om tiofalt så stora investeringar som vi tack vare marknaden får utförda.

Jag drar mig till minnes att dåvarande partiledaren Håkan Juholt för ett år sedan kastade fram ett enkelt: Alla ska ha. Monica Green sade det själv tidigare: Alla ska ha bredband, och alla ska ha mobiltelefon, över hela landet. Håkan Juholt fick den gången, efter att så småningom ha sett vad detta handlar om ekonomiskt, dra tillbaka sin ambition. Det är helt enkelt realistiskt. Det kommer på samma sätt nu, som om det bara skulle kunna lyftas fram som en politisk viljeyttring.

Det handlar – och det har vi respekt för – om en successiv investering, som naturligtvis kommer att ge allt lägre nivå av hushåll som inte nås av bredbandstäckningen. När vi är framme där vi självklart vill vara, alltså vid den punkt där alla har bredband, kan jag inte lova. Vi har gjort en tydlig markering om att 90 procent ska ha det 2020. Hittills ser allt ut som att vi ligger före i tidtabellen.

Monica Green kan vara övertygad om att vi, inte minst Centerpartiet, med ministern i spetsen kommer att jobba vidare för att få ökade resurser till att fortsätta denna utveckling. Vi har dock respekt för vad det handlar om och att verkligheten tränger sig på.

Anf. 60 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik:

Herr talman! Vid årsskiftet ska en ny resultatenhet på Trafikverket bildas. Den ska ha en tydlig inriktning på att leverera till Trafikverket ICT. Att uppfylla det behov av kapacitet som andra myndigheter, telekomoperatörer och medborgare har kommer då i andra hand. Eventuell överkapacitet ska fortfarande vara tillgänglig för dessa, men hur länge finns det överkapacitet om det bara är Trafikverkets behov som ska styra

utveckling av och investeringar i nätet? Det skulle jag vilja höra Göran Lindell som representant för it-ministern reflektera över.

Det är naturligtvis utmärkt att Göran Lindell och it-ministern ser värdet av att utnyttja Trafikverket ICT:s fibernät för att uppfylla den digitala agendan, bredbandsstrategin och allting. Det är ju ett av de största näten i landet, heltäckande och operatörsneutralt. Det handlar om att se till att fler på landsbygden får tillgång till bredband och dessutom kan välja operatör. Jag är dock orolig för hur det ska gå med dessa direktiv. Krävs det lite skärpta direktiv för att Trafikverket ska ta detta överordnade samhällsansvar när det nu är en inriktning på att tillgodose Trafikverkets, eller transportsystemets, egna behov?

Anf. 61 GÖRAN LINDELL (C) replik:

Herr talman! Jag vill bara få noterat att jag inte känner mig som en representant för ministern; det tror jag är att ta till överord även för min del. Jag tackar ändå för beteckningen.

Jag återkommer till det jag försökte säga tidigare. För oss är det vad jag förstår precis som Annika nu säger och som vi tidigare har fått betonat från Monica Green, nämligen att ICT:s samlade resurs är viktig att ha, utnyttja och – det vill jag betona – även just utveckla. När det gäller den lösning som nu finns har jag också noterat skrivningen om att detta i första hand ska täcka Trafikverkets behov. Men jag noterar också den skrivning som finns i yttrandet och som vi tar ställning för, där det står något om att även den andra aspekten ska noga beaktas. Jag har det inte ordagrant klart för mig, men jag tycker att det är en viktig markering.

Sedan har jag en känsla av att vi på vissa håll i denna diskussion allt för ofta hamnar i exakt hur en praktisk organisation ska byggas upp i detalj. Vi lägger oss så att säga i det som jag kanske i dessa sammanhang inte tror är rätt att lägga sig i och där vi kanske inte ens fullt ut har ansvaret att göra det. Jag är dock inte främmande för att frågan kommer tillbaka på olika sätt. Det viktiga området kvarstår nämligen: att ICT ska användas och utnyttjas i den mån det är användbart samt utvecklas som tillgång för bredband över hela landet.

Anf. 62 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik:

Herr talman! Jag instämmer naturligtvis med Göran Lindell i att vi inte ska detaljstyra hur något organiseras. Däremot har vi ett stort ansvar att se till att helhetsperspektiven inte försvinner. Vi ska via riksdagen uppmana regeringen att ge myndigheterna rätt direktiv så att det vi är ute efter kan uppfyllas. Jag är orolig här. Det är därför jag ställer frågan, och det är därför jag även kommer att diskutera detta med infrastrukturministern i en interpellationsdebatt i morgon. Jag ser faror med detta.

Hur ska man kunna utveckla Trafikverket ICT:s nät och de andra statliga näten? De borde samordnas som den resurs de är för att få synergieffekter, för att man faktiskt ska lyckas uppfylla den digitala agendan, bygga ut bredband och göra allt det som inte har med stöd till järnväg och vägtrafik att göra. Jag ser svårigheter där, och jag hoppas att regeringen kommer att vara väldigt tydlig i sina direktiv till Trafikverket att man har också detta ansvar. Det är definitivt den politiska nivåns ansvar.

Jag undrar alltså om Göran Lindell kan utveckla även detta lite. Hur ser ni som regeringsparti, och ministern, på samordningen av statliga nät

för att få synergieffekter och utnyttja dem effektivt så att ännu mer kapacitet kommer marknaden, de olika operatörerna och därmed medborgarna till godo? Jag tror inte att Trafikverket har tydliga direktiv för detta. Det kanske de inte heller ska ha, men hur ska det hanteras framöver? Det är en viktig fråga för it-politiken.

Anf. 63 GÖRAN LINDELL (C) replik:

Herr talman! Jag kan försöka utveckla funderingarna något.

Vi har ett antal viktiga resurser i offentlig ägo, på lite olika håll, för att utveckla näten över landet. Den dominerande delen av dem som hanterar de här frågorna på olika sätt i samhället är dock privata aktörer. Jag tror i grunden att det är väldigt viktigt att vi bevarar rollfördelningen, att vi i huvudsak har ett nät som byggs ut av marknaden och på marknadens villkor. Då är det naturligtvis viktigt att vi från samhällets sida ger långsiktiga och enhetliga spelregler för hur det ska gå till utan att därmed i onödan lägga oss i hur marknadens del av det här fungerar.

Med det sagt tycker jag fortfarande att det är synnerligen viktigt att vi använder de samlade resurser vi har när det gäller fiberuppbbyggnad i landet och att vi på lämpliga sätt hittar samordning för det i den mån det behövs, beroende på hur det ser ut i framtiden. Jag vet att det pågår diskussioner om de här frågorna, som här antytts.

Mer än så kan jag inte säga. Jag hoppas att det framgår att inriktningen är tydlig och hur det ska gå till i huvuddrag. Detaljerna lär vi väl få återkomma till i olika sammanhang. Det är vad jag kan säga i dag om detta.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 10 §.)

6 § Transportsystemets inriktning

Föredrogs

trafikutskottets betänkande 2012/13:TU2

Transportsystemets inriktning (prop. 2012/13:25, skr. 2011/12:139, skr. 2012/13:3, skr. 2012/13:15 och skr. 2012/13:19)

Anf. 64 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till reservationerna 5 och 11.

Herr talman! Den här debatten handlar i grunden om ett vägval för Sverige. Den handlar om jobben, klimatet och framtiden.

Den handlar om klimatet. Ska vi ta klimathotet på allvar och vidta åtgärder? Eller ska vi göra som regeringen – låtsas som att hotet inte existerar och skjuta över klimatproblemen på våra barn och barnbarn?

Den handlar om jobben. Ska vi vara en nation i full sysselsättning? Ska vi investera för framtidens jobb? Eller ska vi göra som regeringen – passivt se varslen öka och arbetslösheten stiga?

Den handlar om framtiden. Ska vi våga ta de första stegen mot att bygga framtidens Sverige? Eller ska vi göra som regeringen – bygga fast oss i gårdagens förlegade teknik och lösningar?

Vi presenterar i vår motion och i den här debatten vår syn på hur Sverige ska klara jobben och klimatet i framtiden. Men till slut är det du som väljare som på valdagen bestämmer vilken väg Sverige ska ta.

Prot. 2012/13:43
13 december

Herr talman! Nyligen avslutades klimatomötet i Doha. Klimatet är vår tids kanske viktigaste framtidsfråga. Om vi inte agerar riskeras miljontals människoliv, och stora delar av vår jord kommer att bli obebodliga på grund av värme, torka och översvämningar. Klimatet är en ödesfråga. Men klimatet är också i allra högsta grad en trafikfråga. Trafiken står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp.

Regeringen har satt upp som mål att utsläppen ska minska med 40 procent från 1990 års nivå. I verkligheten går dock utvecklingen åt det rakt motsatta hållet. I Naturvårdsverkets senaste redovisning framgår att utsläppen från lastbilstrafiken i stället har ökat med 44 procent. Det är därför förvånande att klimatfrågan saknas så uppenbart i regeringens infrastrukturproposition. Den är tom på såväl klimatanalyser som klimatåtgärder och klimatresultat.

Jag skulle därför vilja fråga ministern här i riksdagens kammare vilka konkreta åtgärder regeringen tänker vidta för att komma till rätta med de skenande utsläppsökningarna från lastbilstransporterna. Vi föreslår ödmjukt en dellösning: en avståndsbaserad vägslitageavgift som skulle kunna komma till rätta med en del av lastbilarnas vägslitage och vara en del i lösningen på de skenande klimatusläppen. Regeringen föreslår i stället en tredubbling av järnvägens banavgifter, trots att det riskerar att slå ut stora delar av järnvägstransporterna och tvinga över dem på lastbil. På vilket sätt bidrar en tredubbling av banavgifterna till möjligheten att nå klimatmålet?

Ni i regeringen har tidigare här i kammaren i stället pekat ut koldioxidskatten som det effektivaste verktyget mot klimatusläpp. Nu när utsläppen är 84 procentenheter över regeringens eget mål, hur mycket vill ni då höja koldioxidskatten med?

Jämfört med koldioxidskatten har en avståndsbaserad vägslitageavgift många fördelar. Den riktar sig till alla lastbilar på Sveriges vägar, medan koldioxidskatten bara drabbar de svenska lastbilarna. Vägslitageavgiften kan differentieras efter axeltryck, så att de lastbilar som står för det största slitaget, 18-metersekipagen, också får de största avgifterna. Den kan användas styrande för att få de bästa miljökraven, så att Sverige inte blir den avstjäpningsplats för de smutsigaste lastbilarna som regeringens egen utredare har varnat för.

I dag inför fler och fler länder i Europa motsvarande avgift. Det innebär att den svenska åkare som åker på Tyskland tvingas betala skatten i Tyskland, medan den tyska åkare som åker på Sverige slipper betala. Den svenska åkare som åker på Polen måste betala skatten, medan den polska åkare som åker på Sverige slipper betala den. Vari ligger rättvisan i det?

Samtidigt som vi vill införa denna avgift vill vi också kraftigt förbättra trafikkontrollen på våra vägar. Med rätt förutsättningar tror vi att en högkvalitativ svensk åkerinäring är en framtidsbransch.

Enligt Åkeriföretagarnas trafikräkning är fyra av tio lastbilar på de svenska vägarna utländska. Om kostnaderna för lastbilstrafiken bara ska bäras av de svenska åkarna innebär det att de kommer att överbeskattas kraftigt, medan de utländska slipper undan. Det kommer att driva på utflaggningen av åkerinäringen och accelerera arbetslösheten i Sverige.

Därför tror vi att en avståndsbaserad vägslitageavgift är en bättre åtgärd än att höja koldioxidskatten. Men den viktigaste frågan kvarstår: Vilka åtgärder tänker regeringen vidta för att minska de skenande utsläppen?

Herr talman! Infrastrukturen är själva blodomloppet i det moderna samhället. Genom att bygga ut och förfinas infrastrukturen kan vi växa som nation och skapa nya jobb och nya möjligheter. Vill vi som en relativt liten nation långt uppe i norr hävda vår plats i den globala konkurrensen räcker det inte med en hyfsad infrastruktur, halvhjärtade satsningar eller tåg som bara oftast kommer i tid. Det krävs en infrastruktur i toppklass, en snabb, effektiv och modern infrastruktur som underlättar för människors vardag, som skapar nya regioner, nya möjligheter och ny utveckling.

Därför vill vi göra de investeringar som krävs för att klara jobben i framtiden. Som Svenskt Näringsliv och Näringslivets Transportråd har pekat på handlar det om sammanhållna godsstråk: Bergslagsbanan väster om Väneren, Hallsberg–Degerön, Hamnbanan i Göteborg och en första etapp av Norrbotniabanan. Det handlar om framtidens kollektivtrafik, som ska hjälpa oss att både expandera arbetsmarknadsregionerna och klara klimatutmaningen. Det handlar om att bygga tunnelbana. Det handlar om spårvagnar och bussar.

Herr talman! Hur kommer det sig egentligen att Volvo har 1 000 elbussar rullande på Shanghais gator, men inte en enda som rullar i Stockholm, Malmö eller Göteborg?

Men det handlar också om våra vägar. Det handlar om tjälsäkring och bärighetsanslag. Det handlar om att komma till rätta med de farligaste vägarna, inte minst E20. Det handlar om att mötesseparera de 100 mil som kvarstår. Det handlar om att bygga bort persontrafikens flaskhalsar. Kapacitetsutredningen pekade bland annat på Mälarbanan, Ostkustbanan och Västra stambanan.

Allt detta är investeringar som är viktiga för jobben, utvecklingen och klimatet. Men många av dem kommer aldrig att komma till stånd med regeringens politik.

Herr talman! Regeringen har sedan den tillträdde mer än fördubblat järnvägens banavgifter. Regeringen vill nu gå vidare och tredubbla avgifterna, för att i ett senare skede femdubbla dem. En tredubbling av banavgifterna leder till att godstrafik på järnväg kraftigt missgynnas till förmån för lastbilstransporter.

Vi är i grunden positiva till banavgifter, men höjningarna måste komma i takt med att kvaliteten på banorna förbättras. Det handlar både om investeringar i helt nya spår och förbättring av drift och underhåll på befintliga banor. De måste också kompletteras med motsvarande avgifter för lastbilstrafiken, så att inte konkurrensen snedvrids och klimatbelastningen ökar. Dubbleringen av banavgifterna de senaste åren motsvarar mer pengar än det samlade resultatet för alla tågoperatörer. Regeringens ökningsriskerar därmed att slå ut viktiga delar av godstransporterna på järnväg. Redan nu har de höjda banavgifterna slagit mot kombitrafiken, det vill säga att man kör lastbilstrailrar på tåg i stället för på lastbil. Kombitrafiken är mycket viktig för att minska godstrafikens klimatpåverkan.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Samtidigt som regeringspartierna här i kammaren reserverar sig för en tredubbling, och senare en femdubbling, av banavgifterna går deras partikolleger i Skåne den omvända vägen. De skickar räkningar till Trafikverket och planerar en rättsprocess därför att de menar att banans kvalitet i dag inte motsvaras av avgiften. Ministern kanske kan ta en minut av sin talartid här i kammaren och förklara varför allianskollegerna i Skåne har så fel.

Herr talman! När järnvägen fungerar som sämst höjer regeringen banavgifterna som mest. Det är som att sälja en Skoda men försöka ta betalt för en Porsche.

Riksrevisionen har påpekat flera allvarliga brister i regeringens finansieringspolitik. Det är därför glädjande att riksdagen i dag tar ställning för att tydliga principer ska utarbetas för att komma till rätta med de brister som Riksrevisionen pekar på och att vi kan slå fast att det är de nationella, övergripande målen som ska vara avgörande för var infrastruktursatsningarna kommer till stånd i vårt land och inte hur rik eller fattig en enskild kommun är.

Herr talman! Den västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm invigdes 1862. Den fick senare dubbelspår, men det är i grunden samma bana som vi åker på i dag. Den drevs fram av den dåvarande finansministern Johan August Gripenstedt. Det är den nuvarande finansministern Anders Borgs favoritminister. Jag tror till och med att hans porträtt hänger på arbetsrummet eller utanför arbetsrummet på Finansdepartementet. När satsningen diskuterades här i riksdagen fick den dåvarande finansministern Gripenstedt utstå hård kritik. Hela nödvändigheten av denna satsning ifrågasattes. Varför skulle vi bygga stambanor? Varför skulle vi åka så fort som 40 kilometer i timmen? Vi hade ju redan Göta kanal. Men stambanorna var en framsynt satsning av framsynta politiker på 1800-talet.

Men i dag är problemet detsamma. Kapaciteten är för liten, och det går för långsamt på spåren. Och även i dag finns det ledande beslutsfattare som inte hänger med i utvecklingen, men nu är rollerna de omvända. Nu är det regeringen och finansministern som frågar: Varför ska vi åka så fort? Vi har ju redan stambanorna.

Det står nu helt klart att regeringen har fattat sitt beslut på en minst sagt skakig grund. Först fick finansministern själv rött ljus i husorganet Svenska Dagbladets faktakoll. Sedan kritiserades regeringen av självaste Riksrevisionen för att beslutet fattats på bristfälligt underlag och riskerar att bli mellan 5 och 11 miljarder kronor dyrare än beräknat och ge betydligt lägre samhällsekonomisk nytta.

Här i riksdagen avstyrker nu regeringen kraven på snabbtåg av modern europeisk standard. Med anledning av det skulle jag vilja fråga ministern: Hur snabbt vill ni att tågen ska kunna köra på Ostlänken? Hur snabbt kommer tågen att trafikera sträckan Stockholm–Linköping? Vad är skälen till att ni inte vill att de ska hålla modern europeisk standard? Och slutligen: Menar ni på fullaste allvar att ni vill riva upp Ostlänkenplaneringen och planera om den för godstrafik, som finansministern menade i Ekots lördagsintervju?

Herr talman! För 46 år sedan fick Japan sin första höghastighetsbana. Det var tre år innan färg-tv:n kom till Sverige. Till dags dato har det, främst i Europa, byggts 13 000 kilometer höghastighetsbana, men inte en enda meter av dem har byggts i Sverige. I dag pågår byggandet av 11 000 kilometer höghastighetsbana i världen, men inte en enda meter av dem byggs i Sverige. Fram till 2025, den period som regeringens infrastrukturproposition gäller, planeras och projekteras det för 18 000 kilometer höghastighetsbana till. Det motsvarar två varv runt jorden, men inte en enda meter av dem planeras, projekteras eller byggs i Sverige.

Om den här regeringen får fortsätta att bestämma kommer det inte att byggas en enda meter höghastighetsbana i Sverige före år 2025. När länder som Ryssland, Marocko och Algeriet projekterar för höghastighetsbanor planeras det i Sverige för hastighetssänkningar och godståg och inte för en enda meter höghastighetsbana.

Herr talman! Sveriges järnvägsresenärer har fått vänja sig vid en allt sämre fungerande järnväg. Förseningar och inställda tåg har blivit så vanliga att inte ens större sammanbrott i järnvägen väcker några större rubriker. Bristerna i järnvägssystemet har blivit så stora att SJ inte längre anser sig ha råd att fullt ut kompensera förseningar som beror på bristande underhåll genom den så kallade resegarantin.

Sverige skiljer sig från de flesta länderna i vår omvärld genom att inget järnvägsunderhåll bedrivs av banhållaren. Allt underhåll genomförs genom upphandling och är uppsplittrat på ett stort antal olika kontrakt, kontraktsformer och regelsystem. Inget annat land i världen har gått så långt som Sverige när det gäller att privatisera och fragmentisera järnvägsunderhåll och järnvägsdrift. Tre har försökt: Nya Zeeland, Estland och Storbritannien. I Nya Zeeland gick det efter privatiseringen så långt att man lade ned alla järnvägssträckor utom en, och den järnvägssträckan tvingades man förstatliga. I Estland och Storbritannien har det varit en liknande utveckling.

Det är därför glädjande att regeringen nu, efter att här i riksdagen redan en gång ha förlorat när det gäller underhållsfrågorna, är villig att göra en förutsättningslös genomlysning och utvärdering av järnvägens alla delar. Jag välkomnar det och hoppas att det kan leda fram till ett betydligt bättre järnvägssystem än det vi ser i dag.

Mer besvärande är att regeringssidan inte ställer sig bakom några av de konkreta förslag på förbättringar av underhållet i närtid som vi lagt fram här i kammaren. Än mer besvärande är det att regeringssidan inte skjuter till de pengar som krävs för ett fungerande underhåll. Följden blir, precis som Jan-Evert Rådström konstaterade tidigare här i kammaren, att årets vinterkaos knappast kommer att bli det sista.

Herr talman! Man kan sammanfatta politiken på många olika sätt, men här i kammaren i dag kan vi ändå konstatera att konfliktlinjerna är tydliga. Å ena sidan har vi en regering som står handfallen inför de växande utsläppen, och å andra sidan har vi socialdemokrater som möter utländsk åkerikonkurrens och växande växthusgasutsläpp med en vägsli-tageavgift. Å ena sidan har vi en regering som inte mäktar med nödvändigt underhåll och inte klarar de investeringar som krävs, och å andra sidan har vi socialdemokrater som föreslår de nödvändiga investeringarna för näringslivets utveckling och för de nya jobben. Å ena sidan har vi en regering som vill bygga fast oss i gamla strukturer, och å andra sidan

har vi socialdemokrater som vill ta klivet in i framtiden med moderna höghastighetståg

Herr talman! Så ser alternativen ut i svensk transportpolitik.
(Applåder)

I detta anförande instämde Monica Green, Roza Güclü Hedin, Lars Johansson, Lars Mejern Larsson, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 65 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M):

Herr talman! Det är äntligen dags att debattera och besluta om betänkande 2, *Transportsystemets inriktning*.

Vi ser tydligt att alliansregeringen med kraft åtgärdar decennier av misskötsel från en tidigare S-ledd politik. Förutom den sedan tidigare historiska satsningen på svensk infrastruktur i den nationella planen för 2010–2021 visar vi nu att vi tar nya krafttag för att se till att svensk järnväg kan leva upp till de krav som svenska resenärer har rätt att ställa.

Regeringen har presenterat en infrastrukturproposition, och den innehåller satsningar på hela 522 miljarder kronor. I den här propositionen avsätter regeringen 86 miljarder för drift och underhåll av vårt järnvägs-system. Det är pengar som främst ska gå till drift, underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder. Det är en ökning med 48 miljarder kronor jämfört med den tidigare S-ledda regeringens satsning.

Herr talman! Vår reservation nr 14 i det här betänkandet handlar om medfinansiering av infrastruktur. Där har Socialdemokraterna bjudit upp till dans, och Sverigedemokraterna svarade genast ja och gick i armkrok med Socialdemokraterna tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Här finns mycket att säga och fundera på. Vad är det som ni är eniga om mer än att ni är eniga om att vara emot regeringen? I ena stunden är ni kritiska till medfinansiering, men i nästa stund kräver ni medfinansiering i såväl byggandet av järnväg i Sundbyberg som vid det eventuella byggandet av järnväg i Pajala.

Vi är tydliga med att medfinansiering i huvudsak ska komma från dem som ser att de kan bidra med finansiering och att det ger regional nytta. Ni däremot kan stå här i kammaren och ondgöra er över medfinansiering och samtidigt kräva i vilka projekt det ska ingå.

Jag måste faktiskt fråga oppositionspartierna: Vad är ni emot och vad är det ni vill? Är ni emot att vi inför ett nytt planeringssystem där det blir mer transparent och riksdagen på ett helt annat sätt får insyn i vad som sker i våra infrastruktursatsningar? Minns hur systemet såg ut under tidigare S-regering. Då hade man inte pengar anslagna för infrastruktur, utan det fanns hål på 65 miljarder kronor. Projekt kom till stånd i stor utsträckning genom att kommunerna fick förskottera pengar till staten. Det var nästan mer regel än undantag att så skedde. Det var ett system där rika regioner och kommuner köpte sig förbi kön och var tvungna att betala för att över huvud taget få några angelägna projekt genomförda. Detta är någonting som alliansregeringen nu återbetalar på – tidigare löften från socialdemokratin som var ofinansierade.

Herr talman! Vi i Alliansen har också en reservation om att Trafikverket inte ska få ta ut mer kostnadsbaserade banavgifter. Banavgifter tas i enlighet med järnvägslagen ut för dem som trafikerar järnväg. Sverige

har i dag de lägsta banavgifterna i EU men är också det land som fram till 2006 satsade minst på drift och underhåll av järnvägen. Som tur är har alliansregeringen tydligt vänt den negativa trenden efter att vi tog över makten 2006.

Banavgifter som tågbolagen betalar för slitage och andra kostnader som uppstår när de kör tåg på en bana är ett viktigt komplement till höjda anslag för drift och underhåll. Regeringen skriver i infrastrukturpropositionen, likt vad Trafikverket skriver i sin kapacitetsutredning, att banavgifterna bör användas för drift och underhåll och reinvesteringar i järnvägsinfrastrukturen. Tyvärr stöder inte ett enigt utskott detta förslag utan föreslår i stället att banavgifter ska bidra till nyinvesteringar i järnväg. Vad menar exempelvis Miljöpartiet när ni står bakom en majoritetstext i utskottets ställningstagande där det står följande på s. 107 i betänkandet: "Utskottet anser vidare att det kan vara helt rimligt att höja järnvägens banavgifter för att bidra till att finansiera omfattande nybyggnationer av järnväg"?

Menar ni verkligen att banavgifterna som tas ut inte ens ska gå till drift och underhåll av järnväg? Ni vet att nuvarande banavgifter inte ens täcker det slitage som trafiken förorsakar.

Samtidigt står Ygeman i kammaren och talar om kilometerskatten, som han börjar med att kalla det men sedan ändrar sig och kallar för vägsplitageavgift. Samma resonemang gäller tydligen inte för järnvägen. Om Stina Bergström från Miljöpartiet vill ta upp tråden och förklara varför man vill gå med banavgifter från drift och underhåll till investeringar kan hon i samma andetag förklara varför fisktåg från Nordnorge ska åka genom Sverige och inte ens betala sina löpande kostnader för det slitage som de förorsakar. Är det järnväg spelar det ingen roll, men gäller det väg låter det annorlunda. Vi vet att vägen i dag betalar tio gånger så mycket för transporterat gods per ton som järnvägen gör. Men det lyssnar inte de rödgröna och Sverigedemokraterna på.

Vi allianspartier vill inte frånta järnvägsunderhållet miljardbelopp utan välkomnar i stället differentierade banavgifter som tillskott till finansiering av kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen. Vi har en järnvägslag som faktiskt säger att vi måste ta ut banavgifter som är i paritet med slitaget. Det vore förödande för Sveriges tågresenärer om vi skulle gå på den linje som de rödgröna tillsammans med Sverigedemokraterna vill göra. Jag hoppas att socialdemokrater i armkrok med sverigedemokrater och övriga kommer till en annan insikt i samband med budgetbehandlingen kommande år.

Det vore på sin plats att Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Socialdemokraterna redovisar fullt ut hur ni ska finansiera de banavgifter som ni inte vill att vi ska ta ut. Det drabbar drift och underhåll av järnvägen.

Herr talman! Jag ska säga några ord om fyrstegsprincipen. Den är ett mycket viktigt instrument som Trafikverket har att använda när man ser om, varför och hur man ska göra en infrastruktursatsning.

Steg nr 1 som man alltid ska fundera på är: Tänk om. Det första steget handlar alltså om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter.

Steg nr 2 är att optimera och innebär att se hur man kan nyttja befintlig infrastruktur på ett bättre sätt.

Steg nr 3 är att bygga om den infrastruktur som finns så att den blir effektivare.

Steg nr 4 är att bygga nytt.

Jag tror att inget parti är emot fyrstegsprincipen. Miljöpartiet och Vänstern vill till och med upphöja fyrstegsprincipen till lag. Det är naturligtvis att gå väl långt, men det har ni en reservation om.

I dagens betänkande avstyrker vi motionsförslag om höghastighetståg bland annat med hänvisning till att Trafikverket närmare ska utreda utformningen och det tidsmässiga genomförandet och göra kostnadsberäkningar för den nya stambana för snabbtåg som regeringen presenterat i infrastrukturpropositionen.

Ett parti som har varit pådrivande i att regeringen ska ta beslut om att bygga en ny stambana i höghastighetsstandard är just Miljöpartiet. Jag slutar inte att förundras över Miljöpartiets ställningstagande i trafikutskottet. Miljöpartiet är liksom inte lika i riksdagen i övrigt. I det här utskottet vill man återsocialisera järnvägens drift och underhåll. Man anser att kollektivtrafikens utbyggnad ska styras mer av staten än styras regionalt. Man vill förbjuda att det byggs köpcentrum utanför centrumkärnor där folk kan handla. Sist men inte minst vill Miljöpartiet att vi ska bygga höghastighetsjärnväg utan fullgoda underlag samtidigt som man reserverar sig angående fyrstegsprincipen och anser att den ska upphöjas till lag för att säkerställa tillämpligheten och att principen används. Att bygga en ny höghastighetsbana är att direkt hoppa till steg 4, det vill säga bygga nytt. Miljöpartiet skriver i sin motion att andra metoder måste få en seriös prövning innan byggandet av ny infrastruktur beslutas. Ja, när det gäller andra frågor.

Jag undrar hur Miljöpartiet tycker att förslaget om lagstiftning om fyrstegsprincipen sammanfaller med byggandet av en höghastighetsjärnväg. Vi ska inte glömma att det i dagsläget saknas utredningar om en ny stambana som är kompatibel med befintlig stambana och om hur det skulle se ut och realiseras. Det vore både smakfullt och på sin plats att i ivern att driva på om fyrstegsprincipen också vara angelägen om att man ser till alla olika alternativa lösningar och inte låser fast sig vid just en teknik. En ny stambana eller höghastighetsbana kräver goda underlag. Att fatta ett beslut utan tillförlitliga underlag och utan att de mest centrala frågorna har utretts är direkt oansvarigt mot skattebetalarna. Det behöver utredas *vad* vi ska uppnå och *hur* detta kan göras på bästa sätt.

En ansvarsfull infrastrukturpolitik bygger på att man svarar på ett antal grundläggande frågor: var, hur, varför och för vem? Den som säger sig vara beredd att göra investeringar i 100–200-miljardersklassen av våra gemensamma resurser utan att ha svar på dessa grundläggande frågor är varken ansvarsfull eller trovärdig.

Vad är det som berättigar Miljöpartiet att just i höghastighetsfrågan föregripa underlagens utfall? Varför tycker inte Miljöpartiet att det är viktigt att ta hänsyn till de barriäreffekter höghastighetståg ger upphov till? Hur resonerar Miljöpartiet när det kommer till miljökostnader? Vi vet att det tar 60 år innan byggandet av en höghastighetsjärnväg har betalt sina miljökostnader. Dessutom vet vi att höghastighetståg kräver långt mer energi än andra tåg.

Det verkar som om höghastighetsfrågan för Miljöpartiet har blivit något slags religiös fråga. Det får inte ens ifrågasättas internt i partiet. Vi

ser ibland att den debatten försöker blossa upp, men partiet driver en stenhård linje som inte får ifrågasättas och som grundar sig på bristfälliga underlag dels vad gäller lönsamhet, dels vad gäller miljö.

Herr talman! Anders Ygeman hade i sitt anförande lite diskussioner om kilometerskatt. Socialdemokraternas inslag till miljöproblematiken är att de vill införa en vägslitageavgift, som de kallar den. Men det är märkligt – om det är ett inslag för att man ska minska koldioxidutsläppen, varför har man då ingen minskning i intäkterna från en kilometerskatt? De ligger kvar. Full intäkt, men i retoriken säger man att trafiken kommer att minska.

Mina vänner! Det är ännu ett hål i den socialdemokratiska finansieringspolitiken.

Hur ska ni kunna komma överens i en rödgrön majoritet när Anders Ygeman kan stå här och säga att jomen, vi ska ha lägre kilometerskatt för lastbilar som är 25 meter, medan hans partner, Miljöpartiet, vill förbjuda 25-meterslastbilar och bara ha 18-meterslastbilar?

Det är en bit kvar innan vi kan se ett regeringsalternativ till Alliansen.

Anders Ygeman nämnde också en mängd olika förslag som ni tycker att ni vill realisera. Men de som följer den här debatten på tv och i andra medier tycker jag ska gå in och göra en beräkning. Det är återigen minst 60 miljarder som är ofinansierat.

Mina vänner! Detta är en påminnelse om den senaste infrastrukturpropositionen som lades fram av en socialdemokratisk regering. Då var det 65 miljarder som var ofinansierat. Socialdemokraterna har nu bättrat sig och har bara ungefär 60 miljarder ofinansierat denna gång.

Herr talman! Jag står bakom förslaget i betänkandet. Vi har två reservationer. Jag har inget yrkande i samband med detta, men där har vi redovisat vårt ställningstagande att Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Socialdemokraterna är ute på helt fel väg när det gäller medfinansiering och banavgifter.

(Applåder)

I detta anförande instämde Christer Ake, Sten Bergheden, Lotta Finstorp, Jonas Jacobsson Gjörtler, Gunnar Hedberg, Edward Riedl, Jessica Rosencrantz och Eliza Roszkowska Öberg (alla M) samt Lars Tysklind (FP) och Anders Åkesson (C).

Anf. 66 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag hade egentligen inte behövt begära replik. Allt sade sig självt. I Jan-Evert Rådströms fantasivärld, i detta parallella universum, är allt rosenskimrande. Allt är bra, och allt blir bättre. Om det finns något enstaka litet problem hänför det sig aldrig till verkligheten och aldrig till den egna politiken, utan det hänför sig till socialdemokratisk politik för 10, 15 eller 20 år sedan.

Jag har en tråkig, för Jan-Evert Rådström kanske rentav obehaglig nyhet. Det finns en verklighet utanför Rådströms fantasivärld. I den verkligheten ställs 180 tåg in. I den verkligheten står resenärerna och fryser på perrongen. I den verkligheten har resenärerna blivit missnöjdare för varje år som gått med alliansregeringen.

Vad tror Jan-Evert Rådström att det är som gör att resenärerna inte ser någonting av den rosenskimrande fantasiverklighet som han står och pratar om här i kammaren?

Anf. 67 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Jag är bekant med Anders Ygemans raljerande. Det är ingen nyhet för mig.

Jag tycker samtidigt att Anders Ygeman ska konstatera att kollektivtrafikresandet har fördubblats på några få år. Jag tycker också att Ygeman ska konstatera, för det är faktiskt en sanning, att vi har fördubblat anslagen till drift och underhåll.

Det kanske vore på sin plats att vi konstaterar att det ändå är långvarig vanskötsel som gör att det inte fungerar till 100 procent. Detta kommer att ta tid. Jag sade det i vår förra debatt. Det kommer att ta tid innan vi kan åtgärda allting.

Vi skulle kanske kunna åstadkomma ännu snabbare förbättringar om vi stängde ned järnvägen, men jag tror att vi är politiskt överens om att vi inte kan stänga av järnvägssystemet för att göra en snabbreparation. Vi har ett fönster vissa tider, vissa timmar som vi kan göra åtgärder, just för att människor ska kunna ta sig till och från jobbet. Det är högst nödvändigt.

Jag är den första som beklagar när ett tåg ställs in av någon orsak, det kan vara en olycka, reparation, snö eller vad det vara månne. Det är bara att beklaga, men jag tycker att det är viktigt att se helheten och inte på ett så billigt sätt raljera över en stor och viktig fråga som tågtrafiken är för Sverige. Lite mer begär jag faktiskt av Anders Ygeman.

Anf. 68 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag förstår om Jan-Evert Rådström inte vill prata om verkligheten, inte vill prata om framtiden utan vill prata om hur det var på Socialdemokraternas tid – när folk var mycket nöjdare med järnvägstrafiken.

Allt var inte bra på vår tid. Allt var inte riktigt. Det fanns brister och problem. Vi såg dem, och vi diskuterade dem. Varje år kom vi till kammaren med en budget, och varje år röstade Jan-Evert Rådström för att underhållsanslagen skulle skäras ned. Varje år! Inte en enda gång sedan Jan-Evert Rådström kom in i riksdagen, och det är några år sedan nu, har han röstat för högre anslag till underhåll än Socialdemokraterna.

I verkligheten har resenärerna blivit mer och mer missnöjda med tågtrafiken – varje år sedan alliansregeringen tog över. Det spelar ingen roll om ministern har hetat Torstensson eller Elmsäter-Svärd. Varje år har regeringen bedyrat att förberedelserna är bättre än någonsin. Varje år har vi mötts av en icke fungerande tågtrafik.

Jag har stor respekt för att det tar tid. Jag har stor respekt för att man måste göra åtgärder för att det ska bli bättre. Men, Jan-Evert Rådström, nu har ni suttit vid makten i sju år. Ni började med att skära ned anslagen i stället för att öka dem.

Varje år har resenärerna sett trafiken försämras. Nu har vi slagit rekord. Efter sju år med alliansregeringen slår vi rekord i missnöje. Det har aldrig varit så många som i år och förra året som är missnöjda med tågtrafiken. Efter sju år! Och Jan-Evert Rådström säger att det ska ta sju till

tio år till. Efter tjugo år med alliansregeringen kommer vi fortfarande inte att ha kommit upp i de nöjdhetsiffror som järnvägen hade när vi hade en socialdemokratisk regering.

Lite mer ödmjukhet kanske även Jan-Evert Rådström borde ägna sig åt.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Anf. 69 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Anders Ygeman säger att resenärerna var nöjdare 2006. Vi vet att på väldigt kort tid så har kollektivtrafikresandet fördubblats. Vi har aldrig haft så många människor som åker kollektivt som i dag. Vi har aldrig haft så mycket pengar till drift och underhåll som vi har i dag.

Det tycker jag är två viktiga utgångspunkter. Det är inte det man kan raljera över.

Jag hade nog trott att Ygeman i ett replikskifte åtminstone skulle ta upp varför han vill att det ska vara mindre med drift och underhåll till järnvägen för att man ska använda banavgifter till investeringar. Det kanske kommer andra tillfällen då du kan ta upp detta med andra, för det är ett intressant spørsmål som det säkert blir anledning att ta upp i andra sammanhang. Men det uteblev. För vår del är drift och underhåll prioriterat.

Sist men inte minst – och nu vänder jag mig framför allt till alla lyssnare – finansierar vi vår infrastruktur. Vi har inte klippa-band-politik som det var tidigare. Vi har rättat till och fyllt de tomma hål som fanns från tidigare socialdemokratisk politik. Vi tar ansvar för infrastrukturen, och vi har inte någon plakatpolitik.

Anf. 70 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Det har varit en spännande höst, tycker jag. Den började med att regeringen Reinfeldt berättade att de har ändrat sig. De tyckte inte längre att det rödgröna förslaget på nya järnvägsbanor i Östergötland och mellan Göteborg och Borås var så dåligt som de tyckte i valrörelsen 2010. De hade förstått att det är ett bra förslag. Det var roligt. Vi i Miljöpartiet firade med tårta.

Sedan kom infrastrukturpropositionen där Anders Borg gjorde en helomvändning. Han deklarerade att den historiska satsning man gjorde 2010 på järnvägen inte var tillräcklig. Nu tänker Borg anslå lite mer pengar fram till 2025. Det firade vi med en liten bakelse.

Sedan kom regeringens svar på riksdagens uppdrag att föreslå en bättre samordning av järnvägens drift och underhåll. Det var inte roligt. Det var pinsamt dåligt.

Infrastrukturministern hade nöjt sig med att hämta in synpunkter från *en* part i målet – Trafikverkets ledning – som sade att det fungerar bra som det är. Det är något som varken resenärerna, de som jobbar ute på spåren eller näringslivet håller med om. Regeringen lät sig därmed nöjas och struntade i riksdagens uppdrag.

Herr talman! Jag hade sett fram emot en riktigt het debatt om samordningen av järnvägens drift och underhåll och avregleringens för- och nackdelar här i kammaren i dag. Men överraskande nog har allianssidan backat och anslutit sig till oppositionens kritik. Vi har nu ett enat utskott som vill rikta ett tillkännagivande till regeringen om en utredning inte

bara om järnvägsunderhållets organisering, utan om hela järnvägssystemet. Det är glädjande.

Jag har sagt det förut, och jag säger det igen: Resenärerna och godsköparna förtjänar bättre. Miljöpartiet vill ha en ny tågordning där resenärerna och godsköparna sätts i centrum. Vi behöver en ordning där Trafikverket får huvudansvaret för järnvägsunderhållet, terminalerna, verkstäderna och stationerna. Vi behöver en ordning där alla järnvägsarbetare får rätt utbildning och är säkra när de jobbar på spåren. Vi behöver en ordning där de olika tågoperatörerna samarbetar om tidtabeller och biljettsystem och väntar in varandras tåg. Vi behöver en ordning där tågen repareras och avisas mellan körningarna utan att tågavgångar behöver ställas in.

Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag i denna del. Jag ser fram emot en utredning som hämtar in åsikter från järnvägens alla aktörer och inte bara från Trafikverkets ledning. Det ska vara en utredning som gör en ordentlig internationell utblick och som har ett parlamentariskt inflytande. Det ska vara en utredning som tillsätts snarast, arbetar fort och kommer fram till ett bra förslag.

Det är glädjande att vi också har en enighet i utskottet om att malmen från gruvorna i norr i framtiden ska fraktas på järnväg, inte på väg, och att gruvnäringen ska vara med och betala den nya järnvägen mellan Kainisvaara och Svappavaara. Vi har också en utskottsmajoritet för att infrastrukturen huvudsakligen ska betalas av staten utan krav på kommunal och regional medfinansiering och för ett stopp av höjningen av banavgifterna. Jag vill självfallet också yrka bifall till dessa tillkännagivanden.

Herr talman! Nu har jag talat om det som är det bästa i betänkandet. Jag ska nu komma till det sämsta. Det är det mest skrämmande i regeringens infrastrukturproposition och i hela regeringens trafikpolitik, nämligen att man så fullständigt har missat att trafikpolitik hör ihop med klimatpolitik.

De järnvägar och vägar vi bestämmer oss för att bygga eller inte bygga blir styrande för bebyggelsen och transporterna i årtionden, ja århundraden framöver. Infrastrukturen är en avgörande pusselbit i klimatfrågan.

Nya vägar och motorvägar leder obönhörligen till mer trafik och större utsläpp. Det finns inte utrymme för fler trafikallstrande vägprojekt. Trafiksektorn står redan för en tredjedel av Sveriges utsläpp.

Jag förstår inte hur ministrarna i regeringen tänker. De slår fast att utsläppen från transportsektorn inte minskar och att vi inte kommer att uppnå klimatmålen om inget ytterligare görs. Varför gör man då inget? Varför har då inte infrastrukturministern gett Trafikverket ett tydligt uppdrag att i den kommande åtgärdsplaneringen utgå från klimatmålen?

Det finns nu ett gyllene tillfälle. Trafikverket har i sin kapacitetsutredning redan gjort grundarbetet genom det så kallade klimatpaketet, där man föreslår en trafikpolitik som tydligt prioriterar klimatsmarta transporter och transportsnål samhällsplanering. Trafikverket anser att miljömålen är möjliga att nå. Men det krävs politiskt mod och vilja – och politisk enighet.

Tillsammans med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet vill vi införa ett klimatpolitiskt regelverk enligt samma modell som det finanspo-

litiska ramverket. Vi vill också att ett system ska utvecklas där miljömässigt hållbara transporter prioriteras vid infrastrukturplaneringen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 5 om transportpolitiken och klimatmålen som vi har gemensam med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet.

Det är dags att tänka om och tänka rätt. Det har hänt en hel del sedan Alliansen gjorde sin förra nationella plan. Miljöpartiet menar att även den liggande planen, inklusive de regionala planerna, måste klimatanpassas. Det innebär bland annat att vi måste riva upp beslutet om att bygga Förbifart Stockholm – denna betongdröm från 60-talet som har överlevt med hjälp av en intensiv lobbykampanj från bilindustrin. Jag yrkar bifall till vår och Vänsterns reservation nr 6, som handlar om detta.

Herr talman! I Miljöpartiets infrastrukturmotion har vi kopplat ihop trafikpolitik och klimatpolitik. Vi har gjort det som regeringen inte har gjort i sin infrastrukturproposition. Vi vill successivt och målmedvetet styra om planeringen i riktning mot ett samhälle där klimatsmarta transporter blir en självklarhet och utgör normen när vi ska resa eller transportera gods. Vi prioriterar moderna transportslag som kollektivtrafik, tåg eller cykel. Vi vill köra gods på räls och på sjön i stället för på väg. Vi vill skapa ett system av sammanhängande kollektivtrafik, med alltifrån lokala bussar och spårvagnar till höghastighetståg med internationella kopplingar som gör flyg och bil till ett andrahandsval.

Miljöpartiet vill ha en planeringsram för 2014–2025 på totalt 578 miljarder kronor för satsningar på klimatsmart infrastruktur.

Det innebär bland annat att vi anslår 70 miljarder mer till järnvägsinvesteringar jämfört med regeringen och 7 miljarder mer till järnvägsunderhåll under perioden. Vi vill också öronmärka 12 miljarder för statsbidrag till spårsatsningar i städer och 9 miljarder för statsbidrag till cykelbanor i städer och på landsbygden.

Den viktigaste framgångsfaktorn för att öka cyklingen är nämligen mer cykelbanor. Man kunde ha hoppats att det skulle finnas öronmärkta pengar till detta i regeringens infrastrukturproposition. Men de lyser med sin frånvaro. Inte heller hittar jag några pengar i den cykelutredning som i oktober antligen landande på våra bord.

Fru talman! Jag vill yrka bifall till Miljöpartiets infrastrukturmotion, det vill säga reservation 8.

Miljöpartiet vill bygga nya banor för tåg som kan köra i moderna hastigheter upp till 320 kilometer i timmen. Sådana tåg rullar redan runt om i världen. Finansminister Borgs märkliga uttalanden om science fiction-tåg och tåghastigheter visar bara att han har noll koll på tågen. Jag hoppas och tror att vår infrastrukturminister har bättre koll och att Miljöpartiet så småningom kommer att få plocka fram tårtspaden igen när regeringen inser att det varken är samhällsekonomiskt eller klimatsmart att bygga ny bana mellan Järna och Linköping och mellan Göteborg och Borås för något annat än framtidens höghastighetståg.

Men lika viktigt som det är med snabba tåg är det med tåg som stannar på de mindre stationerna. Det är glädjande att en socialdemokrat har lämnat in en riksdagsmotion om detta i år. Hemma i Värmland slåss vi nu som enda parti för tågstoppen på landsbygden. Bra kollektivtrafik är en överlevnadsfråga för landsbygden. Vi har i vår infrastrukturmotion

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

öronmärkta pengar till de mindre banorna som är viktiga både för gods-
trafiken och för persontrafiken på landsbygd.

Jag vill yrka bifall till reservation 3 och Johan Anderssons motion om
att det i den fortsatta infrastrukturplaneringen är viktigt att skapa förut-
sättningar för åtgärder som underlättar för tågstopp på mindre orter.

Fru talman! Självfallet ställer jag mig bakom alla Miljöpartiets reser-
vationer i det här stora och viktiga betänkandet. Men för tids vinnande
yrkar jag bifall bara till reservationerna 3, 5, 6 och 8.

Anf. 71 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Jag fick inte höra några långa inlägg och egentligen inte
någonting om Miljöpartiets syn på fyrstegsprincipen och om den gäller
överallt. Den kanske återkommer i ett replikskifte. Vad vet jag.

Det är viktigt att man inte sprider fel information, vilket Miljöpartiet
vill göra gällande. Det är information som gör att vi kan få oro hos dem
som jobbar på järnvägen. Det är operatörer som funderar på att de kanske
ska avlägsna sig från Sverige för att vi håller på och återsocialiserar.

Jag vill läsa från betänkandet. Vi säger följande: Enligt utskottet är
det av stor betydelse att Sveriges järnvägar underhålls och att medlen
som avsätts till detta används på ett ändamålsenligt och effektivt sätt.

Den rätta vägen framåt för detta menar utskottet är en mer konkur-
rensutsatt och väl fungerande underhållsmarknad varför utskottet säger
nej till ett återförande av drift och underhåll till Trafikverket.

Detta är utskottets ställningstagande. Det är ingenting som vi menar
att vi ska återsocialisera. Min hälsning till alla privatanställda inom järn-
vägssektorn är: Var lugna, Stina Bergströms tankar kommer aldrig att bli
verklighet.

Hon nämnde också gruvnäringen. Nu har vi fattat beslut om att i steg
nummer två ska det byggas järnväg. Jag vill säga till dem i gruvindustrin:
Var lugna, den utredning vi ska göra innebär inga beslut om att
Northland Resources ska vara med och finansiera ny järnväg. Det är vad
ni ställer som krav utan att ha sett på underlaget. Det är bara en utredning
som ska göras.

Anf. 72 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Jag uppfattade inte riktigt frågan. Jag stod och väntade på
den. Men jag kanske kan hitta på en fråga själv att tala om.

Rådström undrade om fyrstegsprincipen och vad Miljöpartiet tycker
om den. Det har jag redan talat om tidigare i mina anföranden. Det ser vi
som en väldigt viktig princip. Vi vill också tillsammans med Vänsterpar-
tiet höja det till en lag. Vi tror det är nödvändigt.

Jan-Evert Rådström har suttit väldigt länge i riksdagen. Jag kommer
nyligen från kommun- och regionpolitiken. Jag vet hur det går till och
hur diskussionerna går när man diskuterar vad man ska satsa på i region-
en.

Det är inte precis detta med att se över behovet av transporterna och
optimera systemet, det vill säga det som är ett, två och tre i fyrstegsprin-
cipen, som man diskuterar. Man landar med en gång på det fjärde. Vad är
det för nya investeringar vi ska göra? Vilka nya vägar och vilka nya
motorvägar är det?

Det är väldigt viktigt att man höjer fyrstegsprincipen så att den glider ned i hela planeringen och inte bara nämns när vi står och talar vackert om det här i kammaren.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Anf. 73 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Min fråga var just om fyrstegsprincipen gäller i all infrastruktursatsning. Jag framförde i mitt anförande kritik mot Miljöpartiets ståndpunkt att ni inte tar upp den i vissa frågor. Du får gärna kommentera det i din andra replik.

Stina Bergström säger att hon kommer från regionalpolitiken. Men när hon byter politisk arena vill hon minska makten för de regionala politikerna. Hon vill ta bort möjligheterna. Hon säger att vi här i riksdagen ska fatta beslut om hur vi ska få till att tågen stannar på fler hållplatser. Snälla Stina Bergström, det är väl våra regionalpolitiker som har att bestämma detta?

När det gäller cykelfrågan beklagade Stina Bergström att det inte finns några pengar anslagna i budgeten. För att ingen lyssnare ska tro att detta är någon sanning kan jag tala om hur det är. Som Stina Bergström mycket väl vet är det i anslaget för väghållning som vi har pengar för cykelfrågor. Vi har ökat anslaget med 1 miljard kronor. Det är plakatpolitik och inte reell politik som redovisar var sanningen är.

Slutligen är jag lite nyfiken. Kan Stina Bergström försöka att redovisa detta med kilometerskatt? Hur är det nu egentligen? Ni har inga minskade intäkter fastän ni säger att ni minskar trafiken. Men ni har lika mycket pengar i alla fall under perioden.

Ni vill förbjuda 25-meters-lastbilar, och andra partier vill premiera 25-meters-lastbilar. Kommer det att kunna förena er på något sätt? Jag är väldigt nyfiken, och Sveriges industri och åkare är väldigt nyfikna.

Anf. 74 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Vi får se om jag uppfattade alla frågor rätt. Vi börjar med kilometerskatt, lastbilsskatt eller vägslitageavgift, som vi talar om. Vi kallar det olika saker. Kärt barn kanske har olika namn. Det är en fråga.

Sedan undrar du över 25-meters-lastbilar. Det är ingenting som vi diskuterar i det här betänkandet. Där har vi olika uppfattningar i olika partier. Det är helt okej för mig. Miljöpartiet låter sig inte styras av något annat parti, utan vi har våra åsikter. Så är det kanske med alla partier på oppositionskanten. Det tycker jag är sunt.

Du nämnde i ditt anförande att vi har dem inom vårt parti som är lite tveksamma till höghastighetståg. Det är också sunt att det finns olika åsikter i ett parti. Det är en fråga som vi har diskuterat. Vi har nu en majoritet i partiet som vill ha höghastighetståg, och då är det den linje som vi följer. Så går det till i ett parti.

Du undrade om jag inte visste att det finns pengar till cykelbanor i infrastrukturpropositionen. Jo, det är klart att det finns pengar till cykelbanor på vägsidan. Det är jag väl medveten om.

Vi som jobbar med cykling ser att vad som är så viktigt för att få fart på cykelinvesteringar är att de pengarna är öronmärkta, att de öronmärks också ute i regionerna och sedan att det redovisas att pengarna verkligen har gått till cykelbanor och inte något annat. Det är så lätt att cykelbanor får stryka på foten när man gör investeringar och nybyggnader. Det ser vi

bland annat när man bygger två-plus-ett-vägar. Där finns cykelbanan med från början, men sedan när projekten blir dyrare är cykelbanan borta och därmed också möjligheten att cykla på de här vägarna.

Anf. 75 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till förslaget i betänkandet i alla avsnitt förutom utskottets ställningstagande när det gäller medfinansiering av banavgifter, där Folkpartiet och övriga allianspartier har en annan uppfattning, som man kan ta del av i två reservationer i dessa ämnen.

Fru talman! Förra debatten handlade specifikt om utgiftsområde 22 inför nästa år. Nu är det ett betydligt längre perspektiv vi diskuterar. Betänkandet tar upp den så kallade infrastrukturpropositionen, som har rubriken *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*. Det kanske säger en del.

Det finns också tre skrivelser från regeringen som behandlar rapporter från Riksrevisionen och regeringens skrivelse om drift och underhåll av järnväg, som är ett resultat av det tillkännagivande från riksdagen som kom i våras och som Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänstern tillsammans med Sverigedemokraterna står bakom. Jag återkommer senare till frågan om drift och underhåll.

Fru talman! Vad handlar då framtiden om när det gäller infrastruktur och investeringar i infrastruktur? Det finns vissa grundläggande begrepp som vi måste återgå till hela tiden.

I förra debatten tog jag upp trafikslagsövergripande tankesätt ganska tydligt. Om man ska fortsätta den raljerande ton som har återkommit då och då kan man säga: Ibland får man en känsla av att alla prisar det trafikslagsövergripande tankesättet men för övrigt vill att det ska vara järnväg, ungefär. Men man måste faktiskt hålla fast vid detta. Precis som Anders Åkesson sade här tidigare i dag: Ur den enskilda individens synpunkt har varje trafikslag ett värde vid vissa specifika tillfällen.

Vi har diskuterat om fyrstegsprincipen är lag eller inte. Det tror jag att vi kan lämna därhän, för fyrstegsprincipen är absolut nödvändig för att vi över huvud taget ska ha råd att utveckla infrastrukturen. Att bara satsa nytt hela tiden kommer definitivt inte att fungera.

Fyrstegsprincipen är dessutom en grundläggande faktor i det nya planeringssystemet. Jag tycker inte att man ska oroa sig för mycket över vilken status den har. Man kommer inte runt den i vilket fall som helst.

Fyrstegsprincipen leder per automatik till fokus på drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Steg 2 handlar ju mycket om det.

Som ett nytt kunskapsunderlag i diskussionen har vi Kapacitetsutredningen. Vi kan tydligt se vilka brister som går att avhjälpa utifrån fyrstegsprincipen. Mycket kan åtgärdas relativt billigt, om man nu kan prata om billigt i de här sammanhangen.

För att uttrycka den satsning som finns i pengar: Det handlar om att vi har en ekonomisk ram på 522 miljarder för perioden 2014–2025. Den har delats upp i 86 miljarder för drift och underhåll av järnvägar och 155 miljarder för drift och underhåll av vägar – det är inte så konstigt att det är högre, eftersom vi har rätt mycket mer vägar än järnvägar. Sedan är det 281 miljarder för utveckling av transportsystemet.

Därtill kommer ramen på 53 miljarder för perioden 2010–2025 som omfattar projekt som finansieras via trängselskatt och vägavgifter. Det finns alltså ytterligare pengar i systemet. Till det kommer även banavgifterna.

De här summorna är naturligtvis svåra att greppa. Vad betyder det i förhållande till vadå? Det är en så extremt hög summa. Men man kan ändå sätta den i relation till vad som gäller enligt den nuvarande planen. Då talar vi om en ambitionshöjning på i storleksordningen 20 procent i jämförbara priser. Den förra satsningen var historiskt stor, och nu blir satsningen 20 procent större än historiskt stor, vad det nu blir.

Frågan om banavgifter tror jag att jag hänvisar till den debatt som har varit tidigare i dag. Jag kan bara konstatera att i och med att man sätter stopp för att höja banavgifter försvinner också 10 miljarder till drift och underhåll av järnväg under den här perioden.

Beträffande argumentet att järnvägen inte skulle vara värd att betala för: Över tid och med de satsningar som vi nu gör, med drygt 7 miljarder på drift och underhåll av järnväg, kommer det naturligtvis successivt att bli betydligt bättre. Vi är ju helt överens om att det finns brister. Sedan kan vi diskutera var och när de uppkom. Men vi vet åtminstone att det är årtionden av eftersatt underhåll som vi pratar om.

Fru talman! För att återgå till frågan om drift och underhåll av järnväg, som behandlas i en av de skrivelser från regeringen som jag tog upp nyss: Regeringens slutsats kan kort sammanfattas med att den organisation som gäller i dag är lämplig att fortsätta att utveckla för att klara utmaningar som finns. Folkpartiet delar fullt ut utskottets uppfattning att den rätta vägen framåt är en konkurrensutsatt och väl fungerande underhållsmarknad och säger i linje med det nej till att återföra drift och underhåll i Trafikverkets regi. Det har också klargjorts tidigare i debatten.

Den ytterligare utvärdering av järnvägssystemet som föreslås av ett enligt utskott ser Folkpartiet som ett komplement till redan pågående och planerade utredningar och utvärderingar. Den ligger alltså helt i linje med de utvärderingar som alltid ska göras av reformer för att se om de får förväntad effekt.

Sedan kan man alltid fundera. När Stina Bergström från Miljöpartiet talade nyss prisade hon först utvärderingen, och sedan redovisade hon vilket resultat den skulle leda till. På något vis måste man vara lite ödmjuk om man kräver en utredning. Men ändå talar man om resultatet och har kravet att drift och underhåll ska återföras i Trafikverkets regi. Då tycker jag att man lite grann genar, när man först pratar om utredningar.

Fru talman! Medfinansiering av statlig infrastruktur är ett område som har granskats av Riksrevisionen och behandlats både i en skrivelse från regeringen och i infrastrukturpropositionen. Jag är den förste att säga – och har gjort det förut härifrån talarstolen – att man ska ta Riksrevisionens rapporter på allvar, vara ödmjuk inför dem och analysera dem. Det är absolut nödvändigt att man får dessa typer av uppgifter för att kunna analysera riktigt. Vi ska inte tro att det inte krävs lite eftertanke ibland för att genomföra vissa förändringar.

Den samlade oppositionen, med Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänstern tillsammans med Sverigedemokraterna, har enats kring ett tillkännagivande om tydliga riktlinjer från regeringen när det gäller medfinansiering. Jag vill påstå att det handlar om att slå in öppna dörrar, om

man ser den bedömning som regeringen redovisar i propositionen. Den överensstämmer med Kapacitetsutredningens och Medfinansieringsutredningens förslag i stora delar. Det är tydligt att samma utgångspunkt för prioritering ska gälla oberoende av om medfinansiering finns eller inte. Jag tror till och med att man använder ordalydelsen att man inte ska kunna köpa sig före i kön. Det är liksom så frågan har diskuterats. Den kritik som har framförts har gällt att detta har varit historiskt, men i de nya principerna slås det fast.

Vi kan se att den planeringsprocess som vi beslutade om i våras är mycket ändamålsenlig och tydlig i de här sammanhangen. Planeringsprocessen kommer att innebära att man för de första tre åren redovisar vilka projekt som är aktuella och sedan förbereder åren 4–6.

Då har vi prioriteringen klar. De årliga uppdateringar av detta som kommer att ske kommer även riksdagen att bli inblandad i genom att de kommer att bli en del av budgetprocessen. Tydligare än så kan det inte bli.

Naturligtvis kommer huvudprincipen att vara att statliga infrastrukturinvesteringar ska betalas av staten, men medfinansieringar är ett komplement. Både i Medfinansieringsutredningen och i propositionen tar man upp vilka mervärden man kan skapa med samordning där olika nivåer gör saker och ting samtidigt. Det är där det kanske gör den största nyttan. Dessutom klargörs mycket tydligt att all medfinansiering är frivillig.

I sammanhanget kan jag också nämna att man vill utvidga rätten att medfinansiera, så att det ska gälla också åtgärder som är bundna till sjöfartsinfrastruktur, så att man likställer den med vad som gäller för väg och järnväg. Ur sjöfartens synpunkt är intermodaliteten väldigt viktig.

Vi har diskuterat sjöfart här tidigare i dag. Det hela har varit kopplat till klimat, transport och gränssnittet mellan väg och järnväg, och sedan har vi gränssnittet mellan land och hav också. Den utredning om inre sjöfart som har gjorts och den process som nu pågår skapar förhoppningsvis förutsättningar för att flytta över gods till sjöfart även när det gäller närmare transporter. Detta frigör i sin tur kapacitet på järnvägen som man kan använda för annat gods. Jag har stora förhoppningar om att just den processen kommer att ge stora resultat i framtiden.

Sedan handlar det naturligtvis om att skapa ekonomiska förutsättningar. Det är inte färdigutvecklat, men vi måste åtminstone skapa regelverket kring detta.

Vi har också diskuterat handlingsplanen, men jag hoppar över den nu. Den kommer inom den närmaste framtiden. Den är framåtsyftande, och vi har en förhoppning om att den kommer att ha stor betydelse i det här sammanhanget.

Svaveldirektivet har vi diskuterat här. Den frågan har huvudsakligen ett hälsoperspektiv. Det är därför svaveldirektivet har kommit till. Det krävs en hel del åtgärder för att genomföra det. Det är helt klart. Det krävs förnyelse och mycket forskning och innovation på det här området. Det är också något som tas upp i propositionen. Varje sektor får ansvar för sin forskning.

Sverige har internationellt sett haft en mycket stark position inom sjöfartsteknisk utveckling. De svenska företagen konkurrerar med miljötekniska lösningar av högsta klass. Det är viktigt att vi behåller den posit-

ionen. Genom forskning och innovation under tryck av svaveldirektivet tror jag att mycket kan lösas. Om tidsaspekten kanske kan bli lite kärv är en annan fråga.

Fru talman! Det har talats en del om cykel här. Inom det här anslaget måste det finnas utrymme för att utveckla cykeltrafiken. Även om det inte finns några pengar i Cyklingsutredningen är den åtminstone metodmässigt en bra grund att gå vidare med.

Fru talman! När nu riksdagen tar beslutet om ekonomiska ramar och riktlinjer vidtar den så kallade åtgärdsplaneringen för 2014–2025. Jag utesluter naturligtvis inte att man kommer till slutsatsen att åtgärder för cykel kommer att vara viktiga. Utredningen är inte någon proposition, utan den namnger en massa projekt.

Några projekt har regeringen lyft fram som högt prioriterade. Det är ny stambana för snabbtåg, Ostlänken mellan Järna och Linköping och en del av sträckan Göteborg och Borås. De sträckorna är kopplade till Skavsta och Landvetters flygplatser bland annat.

Så finns det åtgärder för att möta gruvnäringens behov. Dessutom pratar vi om ett nationellt trafikledningssystem och om utbyggnad av tunnelbana i Stockholms län. Det är lite olika insatser för just de här punkterna.

Frågan om höghastighetsbanor är också en fråga för åtgärdsplaneringen. Där har Trafikverket i uppgift att närmare utreda utformningen och göra kostnadsberäkningar. Utredningen inkluderar ju hastighetsstandard och restider. Då blir det lite märkligt om vi också där ska deklarera resultatet. Jag tycker nästan att det är direkt olämpligt.

Hur satsningar av olika slag kommer att göra mest och bäst nytta kommer alltså att säkerställas i den kommande åtgärdsplaneringen. Jag har stor tillförsikt att även detta med höghastighetstågen och snabbtågen kommer att få en bra lösning. Det gäller ändå att optimera de pengar man satsar.

Till slut har jag några ord om trafikbuller. Det är ett gissel för många människor naturligtvis. Utgångspunkten är att trafikbuller är skadligt för hälsan när det ligger på vissa nivåer. Det kan vi aldrig komma ifrån. Det som har varit bekymret med trafikbullret är att det finns en väldig osäkerhet om samspelet mellan plan- och bygglagen och miljöbalken i den här frågan. Man gör lite olika tolkningar. Det finns flera statliga myndigheter som också gör olika tolkningar.

Att man nu tillsätter en utredning som klargör detta är väldigt viktigt för de regioner där denna problematik hindrar byggande av bostäder. Det handlar då inte om att man ska sätta hälsoaspekten åt sidan utan om att skapa förutsägbarhet för dem som planerar bostäder. Förutsägbarhet är en förutsättning för att någon ska våga bygga och satsa.

I detta anförande instämde Christer Akej, Lotta Finstorp, Gunnar Hedberg, Jonas Jacobsson Gjörtlér, Eliza Roszkowska Öberg och Jan-Evert Rådström (alla M), Göran Lindell och Anders Åkesson (båda C) samt Annelie Enochson (KD).

Anf. 76 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Först skulle jag vilja tacka Lars Tysklind för ett som vanligt sakligt och intressant inlägg. Jag blir dock lite fundersam när det

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

gäller höghastighetsbanor och underlaget. Lars Tysklind säger ju att man ska ta Riksrevisionen på stort allvar. Sedan säger han att det ska komma tillbaka i åtgärdsplaneringen – som om det inte vore utrett!

Lars Tysklind vet säkert att Höghastighetsutredningen av Gunnar Malm omfattar 355 sidor. Sedan fick man kompletterande uppdrag av regering och riksdag. I Kapacitetsutredningen finns det dels med i huvudrapporten, dels i en speciell höghastighetsbilaga på 74 sidor, där fyra olika alternativ utreds och samhällsekonomiska beräkningar av olika linjedragningar finns gjorda. Det är detta som gör att Riksrevisionen riktar allvarlig kritik mot regeringen, att man har tagit ställning för ett helt annat alternativ som inte är utrett.

Regeringen säger plötsligt, i strid med dess egna utredningar, att man i stället för 320 kilometer i timmen ska köra 250. I stället för att separera banorna för att få ökad kapacitet, som Kapacitetsutredningen föreslår, ska man blanda trafik och köra gods på samma bana.

Dessutom tror man att man ska komma upp i hastigheter på 400 kilometer i timmen, om vi ska tro vad Anders Borg sade i lördagsintervjun. Det var detta som gav rött ljus i Svenska Dagbladets faktakoll och som också Riksrevisionen gav kritik mot.

Riksrevisionen konstaterade att om man skulle göra som Anders Borg och regeringen vill skulle det kosta 5–11 miljarder mer än utredningens förslag. Det finns inga samhällsekonomiska analyser på vad det skulle innebära. Så säger Lars Tysklind att det säkert kommer att lösa sig. Varför är inte Riksrevisionens kritik värd att tas på allvar den här gången?

Anf. 77 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Jag avstår från kommentarer till Anders Borgs uttalanden. Jag håller mig till mina egna.

När man nu gör den här åtgärdsplaneringen gäller det att gå in relativt förutsättningslöst i resultatet. Däremot håller jag med om att det är väldigt många saker som finns utredda. Jag utgår från att de utredningarna finns med i diskussionen och att man tittar även på alternativ som inte är fullt utredda. Vilka slutsatser man kommer till får vi väl se.

Men jag tycker inte att det är riktigt seriöst att stå här och fatta ett politiskt beslut på det sättet, just nu, när vi inte har alla kort på bordet. Dessutom hör frågan faktiskt hemma i åtgärdsplaneringen. Den hör inte hemma i den här diskussionen. Nu diskuterar vi ramar och riktlinjer. Det är helt naturligt att den frågan avgörs i ett senare skede.

Anf. 78 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag delar i allt väsentligt Lars Tysklinds uppfattning. Men det är ju ingen kritik av mig eller oppositionen. Det är en kritik av regeringen, som har fattat beslut om att det inte ska vara det bästa utredningsförslaget. I stället ska man göra det långsammare utan att ha utrett de samhällsekonomiska konsekvenserna.

Det är regeringen som har uttalat vid pressträffar och i intervjuer att det ska gå godståg på de här banorna, att det ska vara andra linjedragningar och att man ska köra blandtrafik i stället för att separera.

Jag delar i allt väsentligt Lars Tysklinds uppfattning. Det vore bra om man lyssnade på vetenskapen. Det vore bra om man lyssnade på de egna regeringsutredningarna.

Riksrevisionens kritik är den motsatta, precis som Lars Tysklinds och min kritik, nämligen att regeringen har fattat det här beslutet utan att bry sig om det nödvändiga underlaget.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Anf. 79 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Faktum kvarstår. Det är väldigt nyttigt om vi även får med underlaget för 250-kilometersalternativet i diskussionen. Det är det vi egentligen pratar om. Men ni genar förbi det och säger att ni redan vet svaret.

Vi får väl se. Jag är i alla fall helt övertygad om att den här frågan kommer att få en bra lösning.

Anf. 80 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Liksom föregående talare vill jag yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande förutom i de delar där allianspartierna gemensamt har reserverat sig.

Fru talman! Jag gör två reflexioner så här långt in i debatten.

Den ena gäller oppositionens oförbehållsamma vana att tro på Anders Borg som infrastrukturexpert, i synnerhet i fråga om höghastighetståg. Han är en fantastiskt duktig finansminister – det tror jag att vi kan instämma i allihop. Men det här blir närmast komiskt. Men det kan vi kosta på oss.

Fru talman! Den andra är – och det är faktiskt allvarigare – att man återigen saknar det trafikslagsövergripande synsättet. Nu glömde jag att ta med mig den ovanligt välskrivna propositionen, men den hanterar faktiskt väldigt många trafikslag. Jag har läst den flera gånger. Jag skulle bara ha viftat med den för den händelse att någon hade undrat vad det är vi pratar om. Om det enbart är någon form av järnvägspolitisk debatt finns det ju skäl att påpeka att den infrastrukturproposition som vi just nu diskuterar innefattar fyra transportslag, varav järnväg är en. Men debatten tenderar hela tiden att bli kring järnvägen. Det är lite intressant.

Låt oss konstatera, fru talman, att alliansregeringen under den förra mandatperioden inledde ett rätt omfattande upprustningsarbete när det gäller landets transportinfrastruktur. Det innebar rätt rejäla uppräkningsarbeten av anslagen både för nybyggnation och för drift och underhåll.

Det här jobbet fortsätter nu, och i den här debatten diskuterar vi politikens utformning ända fram till 2025. Det är ett hyggligt långt stycke in i framtiden.

Den politik och den proposition som är framlagd och som det ska beslutas om, kanske till och med kl. 16 i dag, om vi hinner, grundar sig i det förra infrastrukturbeslutet 2009 och också i en mycket omfattande kapacitetsutredning som den här regeringen lät genomföra 2010–2011.

Låt mig än en gång påpeka att i samband med fjolårets budgetdebatt på transportområdet markerade jag för Centerpartiets räkning vikten av att den kommande infrastrukturpropositionen skulle ha en tillräckligt stor ekonomisk kostym för att klara alla de utmaningar och förväntningar som samhället och samhällets aktörer ställer upp.

Jag kan konstatera att den omfattar ekonomiska insatser motsvarande 522 miljarder kronor som staten då ikläder sig ansvar för under de kommande tio, elva åren. Är det mycket pengar, och är det tillräckligt?

Fru talman! Enligt den politiska oppositionens sätt att se det är det självklart aldrig tillräckligt med pengar. Men som företrädare för ett av regeringspartierna konstaterar jag ändå med stolthet att propositionen om framtidens transportinfrastruktur är uppräknad med 20 procent jämfört med motsvarande beslut 2009.

Man kan sammanfatta det med att allianspartierna och alliansregeringen fortsätter att leverera på det här området.

Är det då tillräckligt mycket? Det lär det väl aldrig bli. Jag vet att infrastrukturministern någon gång uttryckte något om det. Nu kommer jag inte ihåg exakt hur det var. Men om man skulle addera samtliga önskelistor eller förväntningar rör det sig om tusentals miljarder. Det finns ingen rimlighet i det. Då är frågan: Är det tillräckligt mycket eller inte? Ja, det är väl just därför vi har en politisk debatt. Det viktiga blir då vad pengarna används till och att de används på klokast möjliga sätt.

Men jag återgår till den politiska oppositionen. Man kommer väl aldrig att tycka att det är tillräckligt. Men då, fru talman, finns det skäl att minnas tidigare motsvarande beslut i den här kammaren.

Jag tänker på det senaste tillfället då en socialdemokratisk regering, under infrastrukturminister Messing, hade möjlighet att lägga fram en motsvarande proposition och driva igenom den i kammaren med stöd av Miljöpartiet och Vänsterpartiet. Man lade fram en proposition. Dess värre var den underfinansierad med drygt 60 miljarder kronor redan i det ögonblick den antogs av riksdagen. Det är klart att det var en betydande uppförsbacke för den infrastrukturminister, det banverk, den vägverksdirektör och andra som skulle förverkliga propositionen i konkret politik.

Det blev väldigt mycket invigningssnören, skumpa och små håll av invigningsspadar men väldigt lite färdiga projekt.

Efter den underfinansierade propositionen har den här regeringen, alliansregeringen, presenterat två tunga infrastrukturpropositioner. I båda fallen har de varit fullt ut finansierade. Det är skillnad, fru talman.

Fru talman! Det är inte så svårt att ha de här höga ambitionerna och vara alla goda gåvors givare om man har som strategi att fuska sig undan med en springnota. Men nu tog väl ändå ledamoten i. Inte lämnar man väl springnota efter sig i Sveriges riksdag. Jo, fru talman, sådant händer även nu.

I dag har vi ett tillkännagivande, undertecknat av S, MP, V och SD, som kommer att innebära att vi skapar ett finansiellt håll i infrastrukturbeslutet på motsvarande 10 000 miljoner kronor.

Räknar man samman effekterna av att inte höja banavgifterna och att inte låta trafikanterna på svensk järnväg vara med och betala sin del av transportinfrastrukturen under den planperiod vi beslutar över blir summan 10 miljarder kronor.

Hur har den politiska oppositionen tänkt sig att 2012 års springnota ska döljas i räkenskaperna?

Fru talman! Alliansregeringens förslag till infrastrukturpolitik de kommande tio åren innebär, som jag har sagt, en ökad och mycket angelägen satsning på infrastruktur, inte minst på järnvägsområdet och också på vägområdet.

Det har nämnts konkreta exempel. Det är satsningar som görs på Ostlänken, sträckan Göteborg–Borås, gruvnäringen etcetera.

Klimatperspektivet har lyfts fram. Jag tycker att det hedrar Stina Bergström och Miljöpartiet att man vidgar perspektivet bort från järnväg och också lyfter in klimatet i diskussionen om framtidens transporter.

Jag vill påstå, fru talman, att den här propositionen pekar ut klimatutmaningens del i transportarbetet och pekar ut att den politik vi för vill bryta ett närmast klassiskt samband mellan fler transporter och en negativ påverkan på miljön.

Det innebär en politik som bejaktar både ett ökat transportarbete och en minskad miljöpåverkan. Är det ens möjligt att tänka så, och hur ser i så fall alternativen till en sådan politisk ambition ut?

Ett alternativ, fru talman, skulle kunna vara ökade transporter och ökad miljöpåverkan. Det är inte bra, men det är möjligt. Det är verkligen inte bra. Man kunde tänka sig minskade transporter och minskad miljöpåverkan som ett sätt att hantera miljö- och klimatpåverkan. Det är rakt inte bra. Minskade transporter innebär att vi människor får en minskad arbetsmarknad och måste fundera på, reflektera över och agera när företag och andra inom vårt näringsliv som flyttar gods får minskad geografi att verka i. Det är knappast en framkomlig väg heller.

Ökade transporter och minskad miljöpåverkan är ytterligare ett alternativ. Ja, jag tror att det är möjligt. Det är bra för miljön, det är bra för människorna, det är bra för samhällsekonomin. Det är möjligt genom medvetna satsningar på teknikutveckling och styrmedel mot smartare beteenden. Det är utsläppen, fru talman, inte bilarna eller transporterna som ska bort. Det är utsläppen och de negativa effekterna av dem som måste bort. Utan tvekan är transportsystemet den tuffaste utmaningen i vårt jobb med att ställa om till ett samhälle utan nettoutsläpp av växthusgaser. Alla andra sektorer har kommit oändligt mycket längre än just transportsektorn.

En rad angelägna frågor får sin lösning i propositionen. En av dem är väghållaransvaret i det finmaskiga enskilda vägnätet. Gränsdragningen mot statliga och kommunala vägar tas upp. Här driver vi på för att finna mer rationella driftformer i takt med att samhället utvecklas och vårt behov av vägar förändras.

Vad är då enskilda vägar? Vi har ungefär 10 000 mil statliga vägar, 4 000 mil kommunala vägar och drygt 7 000 mil så kallade enskilda vägar. Därtill har vi 36 000 mil skogsvägar. Läger vi samman de 7 000 och 36 000 milerna har vi ett vägsystem som är extremt viktigt för landets välstånd, välståndsuppbyggnad och rikedomsuppbyggnad. Det är på dessa vägar som huvuddelen av landets råvaror till förädlingsindustrierna transporteras. Därför är det viktigt att förvaltningen och driften av detta det mest finmaskiga vägsystemet, i symbios med de andra vägsystemen, fungerar. Det är alldeles utmärkt att frågan tas upp och får en lösning.

Men, fru talman, de signaler vi hittills hört i debatten har handlat om vägförbättringsavgifter, kilometerskatt och vad man nu förklätt det till. Med vänsterpartiernas tänkta kilometerskatt blir frågan om vi över huvud taget kommer att ha nytta av ett skogsvägnät eller ett finmaskigt vägnät, för vi kommer förmodligen att slå ihjäl den industri som använder det vägnätet med kostnader. Jag tänker kanske framför allt på skogsnäringen, som är dominerande i landet och vars export är ett rent nettovärde i det svenska folkhushållet.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag nämna att det finns nästan tolv sidor med konkreta förslag till förbättringar i form av motioner som behandlas i betänkandet. Det gäller mycket angelägna vägar, järnvägar, kanalprojekt och annat runt om i hela landet. Med hänsyn till den rollfördelning som vi har inom transportpolitiken är det riksdagens roll att i första hand ange de övergripande målen och riktlinjerna för planeringen, fastställa ekonomiska ramar, säkerställa en hyggligt god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för den bästa möjliga organisationen för att förvalta resurserna. Av det skälet kommer, tids nog, de konkreta objekten och idéerna om vad som ska hända i Småland, Jämtland och på andra ställen att kunna hanteras och därefter fastställas i det nationella åtgärdsprogrammet fram emot 2014.

I detta anförande instämde Göran Lindell (C), Christer Ake, Lotta Finstorp, Gunnar Hedberg, Jonas Jacobsson Gjörtlér, Edward Riedl, Eliza Roszkowska Öberg och Jan-Evert Rådström (alla M) samt Lars Tysklind (FP) och Annelie Enochson (KD).

Anf. 81 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Till att börja med vill jag instämma i Anders Åkessons synpunkt att Anders Borg inte är någon vidare infrastrukturminister. Jag ber om ursäkt om det framskyttat att jag inte haft den uppfattningen. Problemet är att Anders Borg vill göra fördyringar av Ostlänkenprojektet med mellan 5 och 11 miljarder kronor, vilket i så fall riskerar att slå ut andra infrastrukturinvesteringar.

Jag förstår att Anders Åkesson oroar sig för skogsindustrin, det är bra, men stora delar av skogsindustrins transporter sker ju på järnväg, den järnväg som Anders Åkesson vill femdubbla banavgifterna för. Ger inte det anledning till lite oro, det också?

Sedan har vi dolkstötsmyten om de ofinansierade investeringarna. Jag vill minnas att Centerpartiet var för alla de investeringar som Ulrica Messing lade fram i sin infrastrukturproposition. Kanske kan Anders Åkesson en gång för alla för protokollets skull förklara hur mycket mer ni lade till de investeringarna i er budget. Jag kan ge en ledtråd. Det var mellan 0 och 1 krona mer för alla de investeringarna. Därmed kanske vi kan avföra den diskussionen från listan. Detsamma gäller de andra borgerliga partierna.

Anders Åkesson har läst den socialdemokratiska, vänsterpartistiska, miljöpartistiska och sverigedemokratiska reservationen mot höjningen av banavgifter. Där står att vi inte vill höja banavgifterna förrän järnvägen fungerar. Då drar Anders Åkesson slutsatsen att vi inte kommer att kunna höja banavgifterna de närmaste tio åren. Tydligare än så kan inte ambitionen för järnvägsnätet uttryckas.

Anf. 82 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Det sista var väl närmast ett konstaterande från Ygemans sida, att inte någonsin vilja höja banavgifterna och därmed inte vilja skapa de förutsättningar som järnvägen så väl behöver för att kunna rustas upp. Det var inte mitt konstaterande, fru talman.

Vad beträffar skogsindustrin och kilometerskatten vill jag påminna om Jan-Evert Rådströms konstaterande för en stund sedan. Finansiellt

ligger alltså intäkterna av kilometerskatt i vänsterpartiernas reservation och yrkande på en konstant intäktsnivå. Det är alltså ingen skatteväxling vi talar om utan ett konstant utsugande av skogsindustrin och de transportköpare som inte har alternativet järnhjul utan är hänvisade till alternativet gummi-hjul för att få ut sin vara. En skatteväxling i syfte att styra mot ett smartare nyttjande är ingen hållbar finansiell intäkt rent statsfinansiellt. Man måste kunna se den klinga av. Det är också en iakttagelse.

Avslutningsvis vill jag nämna att det inte var som infrastrukturminister jag uppfattade att Ygeman tyckte Borg var så förträfflig utan som ett allmänt orakel i bedömningen av höghastighetståg. Där tror jag att vi har samma synpunkt, nämligen att vi har en alldeles förträfflig infrastrukturminister i Elmsäter-Svård. Låt oss hålla oss till transportpolitiken och inte blanda in finansministerns eventuella tyckande om tåg.

Anf. 83 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Möjligheten finns att finansministern har ett visst inflytande över infrastrukturpolitiken. Det tror jag att vi, oavsett partifärg, ska vara glada för.

Också jag hörde det som Rådström sade. Han hade någon servettskiss över vägsplitageavgiften och att den borde vara sjunkande. Hur ser prognosen för transportutvecklingen ut, Åkesson? Jo, den visar på 55-procentiga ökningsar av transportvolymen. Säg att vi med vägsplitageavgiften klarar av att ta bort hälften av den ökningen. Jag tror inte att vägsplitageavgift hjälper mot allt, men låt oss säga att vi lyckas ta bort hälften. Det betyder att vägsplitageavgiften kommer att sjunka under perioden, inte öka, för att kunna ha samma finansiering. Det är effekten av ökningen.

Ni, Anders Åkesson, gör ingenting. Ni vill att lastbilstrafiken ska ha 55-procentiga ökningsar. Sedan 1990 har vi 84 procentenheter mer utsläpp än regeringens egna mål – 84 procentenheter över den egna målbilden. Vi är beredda att göra någonting åt klimatproblemen. Vi tror att vägsplitageavgift är en del av lösningen, men vi är ödmjuka inför att diskutera andra lösningar. Om ni tror att koldioxidskatten, som ni tidigare fört fram, är bättre kan vi diskutera den. Har ni helt andra förslag så låt oss diskutera dem. Däremot är vi inte – där vill jag vara mycket tydlig – beredda att låta lastbilarnas utsläpp fortsätta att öka. Vi kan inte lämna över ett jordklot till våra barn och barnbarn som inte går att bebo.

Anf. 84 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Låt mig instämma i Ygemans ambition att vi ska lämna över ett bättre jordklot. Jag tror att vi båda brinner för att hitta den smartaste lösningen som innebär att vi inte kapar en annan smart gren i samma system, exempelvis skogsindustrin. Låt oss framgent föra en seriös debatt om hur svensk industri överlever och bidrar till den teknikutveckling som två av världens största fordonsutvecklare, båda på svensk botten, arbetar med. Svensk skogsindustri bidrar genom teknikutveckling och smart resursutnyttjande till biobränslen att köra de här lastbilarna på. Här gäller det att manövrera försiktigt så att vi inte slår ihjäl det som kanske är lösningen. Låt oss då konstatera att för ögonblicket har vi diametralt olika uppfattning i synen på kilometerskatt, vägförbättringsavgifter och annat.

Låt mig också konstatera, fru talman, att enligt mitt sätt att se det blir en kilometerskatt en skatt på avstånd. Därmed skulle den bli oerhört knepig, därför att den skulle debiteras vidare direkt på transportköparen. Det skulle nog göra produktion i utkanterna av Europa och i utkanterna av vårt land, en bit i väg från de stora godstransportstråken, mycket svår att räkna hem, om ens möjlig. Det skulle alltså drabba ytan över landet.

Avslutningsvis, fru talman, kan jag säga att Borgs inflytande är mycket positivt. Det är ändå så att finansministern har signerat och självklart haft ett inflytande över en infrastrukturproposition som innebär att vi nu ökar anslagen för landets transportinfrastruktur med 20 procent till 522 000 miljoner kronor. Det är klart att finansministern med sin yttersta kompetens har ordning och reda på finanserna.

Anf. 85 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Anders Åkesson tycker att vi pratar för mycket järnväg i dag, därför vill jag prata cykling. Cykling är ett gemensamt intresse. Det är också ett väldigt viktigt trafikslag om vi ska prata klimatsmart transportmedel.

Men det är ibland så att vi inte tänker oss för. Vi bygger mittseparerade vägar, och det är väldigt bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Men Trafikverket har gjort en inventering av 2 400 kilometer mittseparerade vägar och ser att bara vid 2 procent av de vägarna har man byggt cykelbanor i anslutning till vägen, trots att 26 procent av de här vägarna har god cykelpotential. Man bygger alltså bort möjligheten att cykla. Det går förstås att cykla där, men det är med fara för livet. Det är inte förbjudet.

Förbjudet är det däremot att cykla på Ölandsbron numera. Anders Åkesson kommer ju från de här trakterna. På Ölandsbron förbjöd man cyklister redan 1995, när man tog cykelbanan och byggde körbana av den i stället. Vi i Miljöpartiet tycker att det här är fel. Det kostar nämligen i dag att ta sig över till Öland. Man måste betala för att åka över med den båt som går under sommaren där man kan ta med sig cykeln.

Vi vill ta bort cykeltullen på Ölandsbron så att man gratis kan komma över till Öland, där man nu också håller på att bygga så fina cykelvägar. Jag ser att Anders Åkesson inte har anslutit sig till vår reservation, så jag skulle vilja höra varför. Tycker Anders Åkesson att det är okej att man inte kan ta sig över till Öland?

Anf. 86 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Låt mig inledningsvis instämma i synen på cykling som både klimatsmart och säkert ett mycket effektivt sätt att lösa en del av persontransportbehovet, i synnerhet i våra urbana miljöer. Av just den anledningen tillsatte regeringen en cyklingsutredning som också har lämnat en rad konkreta förslag till hur man ska främja cykeln som transportslag i en i synnerhet urban miljö. Det är fråga om säkerhet, separation av trafik och så vidare.

Jag är inte inläst på det konkreta bekymmer som Bergström tar upp om mittseparerade vägar, fru talman, men jag kan instämma i den problembeskrivning som görs. I dag finns ett klokt förslag till beslut om att hävda Cyklingsutredningen. Dock har jag inte läst den från pärm till pärm så jag kan inte säga på vilken sida. Men jag är rätt säker på det.

Jag kan heller inte förneka att jag bor i närheten av Ölandsbron och också har noterat att man har infört en båt i stället för den buss som tidigare transporterade cyklister med cyklar över bron och som var kostnadsfri. Båt kostar.

Jag har tolkat det, fru talman, som ett regionalt ställningstagande som man har gjort. Det ska kosta en "tull", som Bergström beskriver det. Jag tror att det kostar 40 kronor eller någonting i den storleksordningen att åka båt över Kalmarsund med sin cykel.

Huruvida det ska vara kostnadsfritt eller inte måste rimligen vara upp till regionala beslutsfattare att ta ställning till. Det är min uppfattning.

Anf. 87 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Det kan verka löjligt att vi motionerar om detta i riksdagen, men det är ju inte ett regionalt beslut. Det var Trafikverket som byggde bort möjligheten att cykla över bron. Det var också Trafikverket som var med och finansierade den här gratisbussen. Den har man då tagit bort sedan 2009, och sedan har man sagt att det här får regionen fixa själv. Det är också regionen som har satt in båten.

I mitt huvud är det fortfarande någonting som Trafikverket har ansvar för, i och med att det är Trafikverket som har tagit bort möjligheten att cykla. Fortfarande tycker jag att det är någonting som vi ska driva i riksdagen. Jag undrar återigen: Tycker inte Anders Åkesson att det borde vara gratis att ta sig över till Öland?

Jag vill också säga att innan man tog bort gratisbussen var det mellan 20 000 och 30 000 cyklister som tog sig över till Öland varje år. När det i stället började kosta var det bara 5 700 kvar. Cyklingen minskade ordentligt. Det ser jag som en utveckling i fel riktning.

Återigen, Anders Åkesson: Tycker inte du att det ska vara gratis att ta sig över till Öland med cykel, när det nu finns en förbindelse?

Anf. 88 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Gratis är alltid gott, i synnerhet i Småland. Men det finns inga gratisluncher. Allting kostar.

Det är helt riktigt som Bergström beskriver det, att det var dåvarande Vägverket som med en kapacitetshöjande åtgärd beslöt att införa fyra körfiler på Ölandsbron. Skulle man därtill cykla mellan räckena var det givetvis med fara för eget liv. Det vore lite dumt. Så många är vi inte att vi kan hålla på och köra ihjäl oss. Varenda smålänning behövs. Därför införde man en cykelbuss som var kostnadsfri. Av någon orsak bestämde man sig för att ta ut en kostnad per trafikant, förmodligen därför att bus-sen kostar någonting, och man valde att prioritera på det viset.

Jag landar likväl, fru talman och Bergström, i slutsatsen att viljan och ambitionen att det ska vara gratis att åka båt över Kalmarsund, för det är egentligen det som det handlar om, ytterst är föremål för ett regionalt beslutsfattande i dialog med den regionala företrädaren för Trafikverket i Kalmar län och ingenting som vi ska fatta beslut om i Sveriges riksdag.
(forts. 8 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.57 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

Frågestund

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

7 § Frågestund

Anf. 89 FÖRSTE VICE TALMANNEN:
Jag hälsar statsråden välkomna.

Medel till åtgärder mot arbetslöshet

Anf. 90 JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Det har varit en tuff höst med många tunga varsel och en arbetslöshet som redan är hög och riskerar att stiga. Det här drabbar individer, branscher och regioner.

Regeringens enda åtgärd så här långt har varit att tillsätta regionala kompetensplattformar. Det är något som i och för sig är bra, men man har inte utrustat dem med några nya pengar eller verktyg. Samtidigt ser vi att det finns pengar kvar i till exempel de statliga riskkapitalfonderna. Innovationsfonden Inlandsinnovation har bara utnyttjat 255 miljoner av ett totalt anslag på 2 miljarder.

Hur motiverar näringsminister Annie Lööf denna passivitet och det faktum att pengar som så väl hade behövts i dessa tider faktiskt inte används? Vad tänker ministern göra?

Anf. 91 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C):

Fru talman! Runt om i landet drabbas inte minst mindre orter av tunga varsel. Jag har under hösten besökt Volvo Bussar i Säffle. I går besökte jag ABB och SSAB i Borlänge och Ludvika. Hylte, Jennie Nilssons hemstad, har också drabbats av varsel, för att inte tala om den tunga tillverkningsindustrin i Kronoberg och i mitt eget hemlän.

Det här var något regeringen förutsåg. Därför lade vi fram en tung investeringsbudget som Socialdemokraterna kallade för både oansvarig och vidlyftig – vi strösslar med pengar. Vi tog ansvar för Sverige. Vi lade tunga miljarder på forskning, infrastruktur, företagssatsningar och omställning för alla de människor som nu drabbas av varsel.

Förutom detta är vi en aktiv och förutseende regering. År 2009 drog regeringen i gång kompetensplattformarna. Vi kommer inom kort att återkomma, som vi aviserade i budgeten, med förslag för att förstärka kompetensplattformarna i regionerna eftersom det är viktigt för utbildning och kompetensförsörjning.

Anf. 92 JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Det är trevligt att ministern reser och besöker drabbade regioner. Tyvärr räcker inte det. Det man kan konstatera om man ska diskutera den budget som regeringen har lagt fram är att den bygger på helt felaktiga prognoser. Ingen mer än regeringen gjorde de bedömningarna av tillväxten i fråga om ekonomin eller arbetslöshetssiffrorna.

Att då när läget blir annorlunda utgå från åtgärder som har prioriterats utifrån helt felaktiga prognoser är naivt. Vi kritiserar inte budgeten i första hand för att den är för stor utan för att fel satsningar görs. Nära 16 miljarder läggs på sänkt bolagsskatt. Det är rimligt med konkurrenskraftiga skatter, men det blir ensidigt. Det är en åtgärd som möjligtvis kan ha effekt på lång sikt men den har ingen effekt här och nu.

Frågan kvarstår till Annie Lööf: Vad gör regeringen här och nu för att hjälpa drabbade individer, drabbade branscher och drabbade regioner? Vi kan inte vänta hur länge som helst på besked.

Anf. 93 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C):

Fru talman! Så fort ni i riksdagen har klubbat regeringens investeringsbudget på 23 miljarder kommer det efter ett par veckor, den 1 januari, att finnas 18 000 fler utbildningsplatser. Vi satsar 1,8 miljarder under nästa år. Förslagen från infrastrukturpropositionen med satsningar runt om i landet, som ni diskuterar i detta nu i riksdagen, kommer också att träda i kraft.

Den 1 januari sänks också bolagsskatten med 4,23 procentenheter till en kostnad av 16 miljarder. Sänkningen träffar den tunga basindustri som nu drabbas hårt, SSAB, Sandvik, Stora Enso och Volvo, många av de företag som är viktiga för att behålla svenska jobb och svenska underleverantörer och för att skapa tillväxt runt om i Sverige. Det är en aktiv och attraktiv investeringsbudget för omställning och för ett starkt näringsliv i Sverige. Vad de människor som nu är oroliga för varsel behöver är en aktiv regering som lyssnar och levererar.

Tandvård för äldre

Anf. 94 GUSTAV NILSSON (M):

Fru talman! Min fråga går till statsrådet Maria Larsson och handlar om tandhälsa för äldre med stort behov av vård och omsorg. Enligt olika undersökningar är tandhälsan ofta sämre hos denna grupp.

Lanstingen ska svara för uppsökande verksamhet och se till att de som har behov av tandvård ska få det. Staten ger också statsbidrag som ska ge kvalitetsförbättringar.

Beroende på var man bor i landet råder stora skillnader i den uppsökande verksamheten och därmed också i informationen om rätten att få nödvändig tandvård. Ur folkhälsosynpunkt och mot bakgrund av de stora skillnaderna beroende på bostadsort borde en nationell samordning ske så att fler får del av den uppsökande tandvården.

Är statsrådet beredd att samråda med SKL, Sveriges Kommuner och Landsting, för att rätta till problemen? Det kanske behövs nya nationella riktlinjer. Det är viktigt att vi får en bättre och mer jämlik tandvård för äldre som är i behov av vård- och omsorgsinsatser och att det blir en bättre tandhälsa för äldre varhelst de bor i landet.

Prot. 2012/13:43

13 december

Frågestund

Anf. 95 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Fru talman! Tack för frågan! Jag gratulerar Gustav Nilsson från Blekinge till att representera det län som har lyckats allra bäst med att bringa ned läkemedelsanvändningen bland äldre. Det är ett alldeles utmärkt resultat.

När det gäller munhälsan håller jag verkligen med Gustav Nilsson om att det är en synnerligen viktig fråga som är eftersatt. Landstingen har haft ansvaret länge, och det ser olika ut. Jag har själv besökt mobila tandvårdsteam som åker ut till äldreboenden och ger tandvård. Det är ett alldeles utmärkt exempel.

För att öka likvärdigheten har vi precis i dag fattat beslut om att kroka arm med SKL och jobba via kvalitetsregister. Inom ramen för Senior alert tillförs nu 20 miljoner för att göra en bedömning av tandhälsa och munhälsa för de äldre som bor på särskilda boenden. Då finns en utgångspunkt, och sedan ska åtgärder vidtas för att förbättra där så behövs. Jag hoppas att det ska ge goda resultat på kort tid.

Anf. 96 GUSTAV NILSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Det är positivt att samordningen sker med SKL. Det är ett medlemsorgan för alla Sveriges kommuner och landsting. Det är viktigt att lyfta upp frågan nationellt med tanke på att det är så stora skillnader ute i landet beroende på vilket landsting man bor i.

Många äldre eller personer med funktionsnedsättningar känner inte till vilka rättigheter de har att få uppsökande tandvård. Här finns mycket att göra. Det var ett positivt svar, och jag välkomnar det besked som statsrådet gav.

Anf. 97 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Fru talman! Den likvärdighet som ibland brister på olika håll i landet kommer vi att råda bot på med hjälp av projektet tillsammans med SKL, det vill säga satsningen på de mest sjuka äldre. Det handlar om tandhälsa och munhälsa. Det handlar också om läkemedelsanvändning. Det handlar om en bra demensvård och bra palliativ vård.

Det finns nu totalt 4,3 miljarder som används under denna mandatperiod för en bättre samordning mellan landsting och kommun. Det kommer också att resultera i en ökad likvärdighet i landet.

Löneskillnader mellan män och kvinnor

Anf. 98 GUNVOR GERICSON (MP):

Fru talman! Nyligen kom SCB med arbetsmarknadssiffror. Där kan man se att Sverige har en segregerad arbetsmarknad. Till exempel är endast 8 procent av förskollärarna män, och ca 95 procent av elmontörerna är män. Bland chefer i mindre byggföretag finns 5 000 män och 200 kvinnor.

Vi kan också se att det i yrken där det är kvinnodominans är lägre löner än i manligt dominerade yrken med motsvarande utbildning. Det reproducerar gamla könsnormer, som att kvinnors arbete inte är lika mycket värt.

Min fråga till jämställdhetsministern är: Ser jämställdhetsministern de stora löneskillnaderna som ett problem, och vad gör statsrådet för att förändra det?

Prot. 2012/13:43
13 december

Frågestund

Anf. 99 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Jag delar Gunvor G Ericsons beskrivning av hur vår arbetsmarknad ser ut. Jag tror att det är en av de viktigaste uppgifter vi har att arbeta med för att till exempel komma till rätta med de löneskillnader som finns mellan män och kvinnor.

Som Gunvor G Ericson påpekar är de kvinnodominerade jobben lägre betalda än de mansdominerade, och det är helt oacceptabelt att ha den ordningen. Därför har vi satsat mycket på att jobba inom skolans ram, för att motverka könsnormer och se till att elever i större utsträckning inser att arbetsmarknaden är vidare. Vi ska försöka motverka könsbundna utbildningsval som leder till att arbetsmarknaden ser ut som den gör.

Det vi använder som redskap är framför allt studievägledare, som ska få bättre kunskap om hur det ser ut i arbetslivet, som ska uppmuntra flickor och pojkar att se bredare när de väljer utbildningar som leder till jobb när de sedan kommer ut i arbetslivet.

Anf. 100 GUNVOR G ERICSON (MP):

Fru talman! Tack för svaret! Att förändra utbildningsmönster är viktigt, men det tar lång tid. Men det förändrar inte lönesättningen i de yrken som i dag är kvinnodominerade. Vi kan se det i yrken som traditionellt sett har varit mansdominerade men som har blivit kvinnodominerade, till exempel ett yrke som biomedicinsk analytiker. När det tidigare var ett mansdominerat yrke var det hög lön, och när kvinnorna gick in blev det mycket lägre lön i det yrket.

Därför måste man också jobba med lönestrukturer. Jag skulle gärna vilja höra vilka satsningar regeringen gör för att förändra lönestrukturerna, inte bara förändra arbetsmarknaden.

Anf. 101 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Jag tror att det är viktigt att informera framför allt studenter om de inriktningar de väljer i sina utbildningar. Det räcker inte bara med att läsa ekonomilinjens om man sedan väljer en inriktning som innebär att man hamnar i jobb som är lägre betalda, eller juristlinjen och läkarlinjen för den delen. Vi ser att det är skillnad mellan hur unga män och hur unga kvinnor väljer högre utbildningar.

När det gäller lönebildning är det en fråga för arbetsmarknadens parter. Det är ingenting som regeringen fastställer. Vad vi kan göra är till exempel att ta ansvar för våra egna verksamheter såväl på nationell nivå som på kommunal nivå och landstingsnivå. Det är ett ansvar som Gunvor G Ericson och jag bär tillsammans.

Svensk vapenexport

Anf. 102 ROGER HADDAD (FP):

Fru talman! Jag har en fråga till statsrådet Ewa Björling om svensk vapenexport.

Svensk vapenexport är satt under lupp, i synnerhet till icke-demokratier. Vi som har jobbat med Burma i minst tio år blir ännu mer bekymrade när vi upptäcker att den burmesiska militärregimen på något sätt har kommit åt svenska vapen. Företaget Saab har konstaterat att man vet vilket land som är aktuellt, och vi vet att det finns ett så kallat slutanvändaravtal mellan staten och detta land.

Min fråga till statsrådet är: Anser statsrådet att det har begåtts ett avtalsbrott, och vilka åtgärder tänker regeringen i så fall vidta?

Anf. 103 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Tack för en viktig fråga från Roger Haddad!

Jag fick i går eftermiddag information från myndigheten Inspektionen för strategiska produkter om att det vapen som enligt uppgift påträffats i Burma kommer från Indien.

Jag ser väldigt allvarligt på det som har inträffat. Vi tar naturligtvis alla uppgifter om svensk försvarsmateriel som finns där den inte bör finnas på stort allvar.

Jag har därför uppdragit åt ISP att skyndsamt begära en förklaring av indiska myndigheter. Det är av största vikt att vi så snabbt som möjligt får ett klargörande om vad det är som har skett. Jag vet också att ISP i dag har haft kontakt med den indiska försvarsattachén.

Anf. 104 ROGER HADDAD (FP):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet för det konkreta och tydliga svaret. Det bekräftar ännu mer vikten av den översyn av svensk exportkontroll som just nu görs. I direktivet står det att man ska överväga och eventuellt skärpa lagen om svensk vapenexport. Det bekräftar att behovet är akut och stort.

Anf. 105 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Den här händelsen bekräftar att vi har ett kontrollsystem som fungerar och gör att vi kan spåra varje vapen, till vem det har exporterats och dessutom med slutanvändarbevis. På så sätt har vi en strikt kontroll.

Jag ska också berätta att kontakter har tagits även på UD. Min statssekreterare har i dag tagit kontakt med den indiska ambassadören här i Stockholm för att inskräpa allvaret i frågan. Den indiska ambassadören har varit väldigt tydlig med att hon vill samarbeta och att Indien ser allvarligt på det som har inträffat.

Nu förväntar vi oss ett snabbt svar med ett klargörande från Indien om vad som har skett i detta fall.

Arbetsmarknadsinsatser i Värmland

Anf. 106 BERIT HÖGMAN (S):

Fru talman! Min fråga går till näringsministern.

För en tid sedan hade näringsministern och jag en debatt här i kammaren med anledning av den stora varselvåg som gått över Värmland. Då poängterade näringsministern vikten av att göra ett rejält arbete lokalt och regionalt för att finna insatser.

Nu är det där gedigna arbetet gjort från Region Värmland, landshövdingen och berörda kommuner. Man har skickat in sin kravlista till berörda departement och till regeringen.

Det krävs då att staten bidrar, att regeringen bidrar med sin insats. Det går inte för ett län som utgör 3 procent av Sverige att göra alla insatser självt.

Då blir min fråga till statsrådet naturligtvis: Kommer regeringen och statsrådet att tillmötesgå de krav och önskemål som finns från bland annat landshövdingen och Region Värmland?

Anf. 107 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C):

Fru talman! Tack för frågan!

Jag fick skrivelsen när jag var på plats i Värmland. Jag var en hel dag i Säffle för att träffa den styrgrupp som arbetar med kommunalrådet tillsammans med de fackliga representanterna på Volvo och företagsledningen men också Arbetsförmedlingen regionalt och regionförbundet.

Det är en viktig lokal kraft att arbeta för att samordna aktörerna och se vad man kan göra av befintliga lokala och regionala resurser. Min erfarenhet från Värmlandsbesöket var att man lyfte fram just de fördelar som Värmland har, med till exempel Värmlandsmodellen, som har fungerat ypperligt, och de kluster som nu byggs upp där.

Den skrivelse som är skickad kommer vi givetvis att besvara.

Lite kort vill jag säga att det framför allt handlar om hur vi ska förstärka kompetensplattformarna. Jag sade i mitt tidigare debattinlägg att regeringen kommer att återkomma med exakt hur vi ska förstärka kompetensplattformarna inom kort när riksdagen har fattat beslut om budgeten.

Anf. 108 BERIT HÖGMAN (S):

Fru talman! Tack för det svaret! Men nu innehåller ju förslagslistan en lång rad annat. Det handlar om att förstärka exportstödet så att fler företag kan exportera. Det handlar om att få in nya investeringar, inte minst från Norge. Det handlar om ytterligare utbildningsplatser utöver de som finns, eftersom vårt universitet exempelvis har tappat 1 000 utbildningsplatser. Här begär man 100 extra platser och dessutom 100 extra för YTH, för att ta några exempel.

Det räcker inte med plattformsarbetet om vi ska klara av det som ska göras.

Jag blir ändå lite bekymrad över regeringens och statsrådets inställning. Om regeringen först säger att det är viktigt att det görs ett arbete lokalt måste man, enligt min uppfattning, när det arbetet görs lokalt och regionalt svara upp mot det om man vill ha någon som helst trovärdighet kvar.

Min fråga kvarstår: Finns det mer än plattformarna som vinner regeringens gehör?

Anf. 109 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C):

Fru talman! Den socialdemokratiska verklighetsbilden stämmer inte riktigt överens med min verklighetsbild. Att göra jobbet lokalt och regionalt innebär inte bara att sätta sig vid ett bord, skriva ihop en önskelista och skicka den till regeringen. Det är en viktig del i det, men den andra

delen är det som man i Värmland är väldigt duktig på och som tjänar som exempel för andra län, nämligen att kraftsamla med lokala och regionala medel.

Jag vet att till exempel Säffle kommun gör det. Där gör man nu sitt yttersta för att stimulera omställning för de medarbetare som berörs. Det rör också det som regionen och länsstyrelsen kan göra med de medel som de har.

Förutom det kommer det en del infrastrukturinvesteringar till Värmland. Vi klippte nyligen bandet på vägen som går förbi Säffle ned till Göteborg, som är en viktig trafikled för att stärka arbetsmarknadsregionen.

Förutom det kommer det nya regionala tillväxtmedel vid årsskiftet, som brukligt, liksom en förstärkning av kompetensplattformar som kommer att redovisas inom kort.

Översvämningsmygg som folkhälsoproblem

Anf. 110 SOLVEIG ZANDER (C):

Fru talman! Jag riktar min fråga till barn- och äldreministern, för den berör barns uppväxtvillkor. Vid nedre Dalälven är det en enorm olägenhet av massförekomst av översvämningsmyggor. Jag bedömer att det här är ett folkhälsoproblem. Staten har under flera år bekostat bekämpningen av dessa myggor. Men när det gäller barnen är det här en verklig folkhälsosofara, då de inte kan vara ute. På nätterna är de tvungna att ha myggspiral eller liknande i rummet även om man har stängt allt som går att stänga. Läkarna uppmanar föräldrarna att ha allergimedel hemma, annars är det fara å färde.

Vad tänker ministern göra åt detta?

Anf. 111 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Fru talman! Det är en ganska specifik fråga och inte en fråga som ligger inom mitt ansvarsområde, så jag famlar lite. Jag vill rekommendera frågeställaren att ställa frågan till den minister som är ansvarig för Mynligheten för säkerhet och beredskap. Det är där som frågan närmast hör hemma.

Generellt kan jag säga att det är ett jättestort samhällsproblem för alla som lever i området. Det är därför som vi under vissa år har medverkat till en effektiv myggbekämpning. Det påverkar i allra högsta grad barnen, det påverkar alla medborgarna. Man får ett sommarliv som inte är det man har tänkt sig med ett härligt skönt uteliv utan tvingas att vara inomhus, vilket reducerar livskvaliteten betydligt för människor som bor i det här området.

Missbruk av arbetstillstånd

Anf. 112 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD):

Fru talman! Jag har en fråga av allmänpolitisk karaktär som tangerar näringsminister Annie Lööfs bord. Redan för två år sedan redovisade bland annat DN i en artikelserie de missförhållanden som efter december 2008 råder för arbetskraftsinvandare från länder utanför EU. Arbetstill-

stånd såldes regelmässigt med krav på sexuella tjänster för arbete, och verkliga löner och arbetsvillkor var långt sämre än de som avtalats. Bristen på åtgärder trots missförhållandena visar hur lätt regeringen tar på detta hänsynslösa utnyttjande av människor.

Min fråga till näringsminister är: Kan vi med tanke på vad som nu uppdragats vid McDonalds förvänta oss att regeringen tar sitt ansvar mot missbruket av arbetstillstånd på den svenska arbetsmarknaden?

Prot. 2012/13:43

13 december

Frågestund

Anf. 113 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C):

Fru talman! Låt mig först markera mot den oacceptabla hantering som sker hos vissa arbetsgivare. Regeringen står över huvud taget inte bakom de olika fall där uppenbarligt missbruk skett, och det nämnda företaget har vidtagit åtgärder.

Arbetskraftsinvandringen är dock en av de största frihetsreformer som Sverige infört det senaste decenniet. Den har öppnat möjligheter för till exempel it-ingenjörer från Indien att komma till Sverige för att förstärka vår industri och produktutveckling. Arbetskraftsinvandringen är viktig och ska givetvis skötas inom det regelverk som finns.

Anf. 114 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD):

Fru talman! Jag tycker att vi ser ett tydligt mönster här. På tre områden har förhållandena för utländsk arbetskraft kraftigt försämrats efter det att ni tog över regeringsmakten. Dels handlar det om utnyttjande av arbetskraftsinvandrare från länder utanför EU, dels handlar det om från EU-länder stationerad arbetskraft som i Sverige arbetar med villkor betydligt sämre än enligt svenska kollektivavtal. Det handlar också om illegala invandrare som med regeringens och Miljöpartiets goda minne befinner sig i landet och arbetar för någon eller några timmar i timmen.

Är det i själva verket så att näringsministern och regeringen vill sänka lönerna på den svenska arbetsmarknaden och inte har någonting emot att utnyttja utländsk arbetskraft som ett medel för att förverkliga sina politiska visioner om ett Låglönesverige?

Anf. 115 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C):

Fru talman! Nej, regeringen vill inte ha ett Låglönesverige. Vi vill att företag och jobb ska växa fram runt om i hela landet, och framför allt vill vi minska ungdomsarbetslösheten och långtidsarbetslösheten i Sverige.

Utöver det tycker jag att Sven-Olof Sällström blandar ihop äpplen och päron lite. Vi har dels arbetskraftsinvandring; man får komma hit om man har en kontakt med en arbetsgivare och får en anställning. Dels har vi de konventionsbaserade invandrare som kommer av flyktingskäl till Sverige. Där tycker jag, till skillnad från Sverigedemokraterna, att vi ska visa en stor generositet gentemot människor som flyr undan krig och förtryck.

Däremellan har vi anhöriginvandringen, som är viktig för att exempelvis barnfamiljer kan förenas här i Sverige. Alla de delarna tycker jag är viktiga. Där har vi regelverk, och de regelverken ska följas.

Frågestund

Anf. 116 EVA OLOFSSON (V):

Fru talman! Jag vill ställa min fråga till äldreministern Maria Larsson.

I går kom Kommunals rapport *Åtstramningens pris*. Den visar att anhörigas insatser till sina föräldrar har ökat betydligt. Allra mest ha de ökat för dem som har hemtjänst, som förr klarade sig med bara hemtjänst, men nu måste anhöriga rycka in. De som klarar sig med endast hemtjänst är bara hälften. Anhöriga måste hjälpa till i den andra delen, där hemtjänsten har ökat från 21 procent till 32 procent. Anhöriga vill gärna hjälpa sina äldre, men man gör det utifrån att vi har en fungerande äldreomsorg. Man avsätter tid och vill hjälpa till med det som är viktigt socialt och känslomässigt, inte därför att äldreomsorgen inte räcker till.

Vi kan se att detta är både en jämställdhetsfråga och en jämlikhetsfråga. Det är i första hand döttrarna som får rycka in, allra mest de som har föräldrar som inte har höga inkomster.

Jag undrar vad äldreministern vill göra i den här frågan och hur hon ser på den ökade anhörighjälpen?

Anf. 117 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Fru talman! Det är viktigt att säga att de som gör anhöriginsatser, frivilliginsatser, för att hjälpa en annan människa är många i vårt land. De är 1,3 miljoner. Alla de insatser som dessa gör av kärlek och omtanke och för att de vill ska vi i samhället verkligen vara tacksamma för görs. Men det är samtidigt viktigt att säga att det bygger på frivillighet, ingen ska känna att man måste. Den som inte kan, den som inte vill, den som inte orkar ska inte behöva göra det, där ska samhället finnas och göra de insatserna.

Därför har det varit intressant att titta på den utredning som Socialstyrelsen på vårt uppdrag har tagit fram som visar att långt över 80 procent av dem som gör frivilliginsatser säger att de oftast eller alltid gör det därför att de själva vill och tycker att det är roligt. Forskning visar att det tillför dem själva hälsofrämjande inslag. De andra återkommer jag till.

Anf. 118 EVA OLOFSSON (V):

Fru talman! Jag tror att om jag skulle få frågan om jag tycker att det är positivt att hjälpa min mamma skulle jag svara ja. Så tror jag att de flesta anhöriga svarar. Men undersökningar visar att många tycker att det är psykiskt påfrestande och att det inte bara är positivt. Det bästa anhörigstödet är det som får vara frivilligt från båda håll, samtidigt som vi har en väl fungerande äldreomsorg.

Nu bor många fler äldre med omfattande hjälp hemma, och hemtjänsten har inte fått tillräckligt mycket resurser. Vi har färre platser på äldreboende, och vi kan se att det är kvinnorna som går ned i arbetstid, som inte jobbar alls, som känner att de får anpassa arbetstider, och det blir stressigt. Vi ser att vi kan få en grupp kvinnor som får sämre pension och får det svårare att klara sig själva på äldre dar därför att de hjälper sina föräldrar.

Jag och Vänsterpartiet anser att det borde vara lika självklart med en fungerande äldreomsorg som det är med en fungerande barnomsorg. Jag

Anf. 119 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Fru talman! Det frivilliga arbetet ska vi tacksamt ta emot. De som inte vill ska inte göra det. En av fem säger att det kan vara påfrestande ibland. 6 procent av dessa 1,3 miljoner har gått ned i arbetstid, och där är vi intresserade av att ta reda på varför.

Vi har byggt ut anhörigstödet och fört in en lagstiftning som säger att kommunerna är skyldiga att ge anhöriga ett stöd, och det räcker en bra bit. Kommunerna har ansvaret att stötta de anhöriga.

Men hur kommer det sig att de 6 procenten har gått ned? Vi har gett ett uppdrag till Socialstyrelsen för att öka vår kunskap. Är det så att de inte ser några andra alternativ, ja, då är det verkligen värt att titta på. Men det är inte så, som Eva Olofsson beskriver, att äldreomsorgen har dragit sig tillbaka och lagt över ansvaret på de anhöriga. Det vill jag bestämt påpeka.

Statistiken på särskilda boenden är tyvärr missvisande, och det har vi upptäckt de senaste dagarna. Den inkluderar serviceboenden, och serviceboendena har minskat. Men enligt forskaren Mårten Lagergren har inte särskilda boenden minskat under senaste tidsperioden, vilket är glädjande.

Kvinnors roll i fredsbevarande arbete

Anf. 120 DÉsirÉE PETHRUS (KD):

Fru talman! Min fråga går till statsrådet Nyamko Sabuni.

I går ordnade organisationen Operation 1325 ett seminarium om en uppföljning av den svenska handlingsplanen för säkerhetsrådsresolutionen 1325 om kvinnors roll i krig och konflikter. Det är flera olika svenska myndigheter som ingår i och har ett stort uppdrag att fullfölja den nationella handlingsplanen.

Det man ser i utvärderingen är att det finns ett stort behov av mer tydliga uppdrag till försvaret, polisen, MSB, Sida och så vidare för att fler kvinnor ska kunna delta i fredsbevarande operationer. I dag är det ungefär 14 procent, enligt deras undersökning.

Hur ser statsrådet på hur vi kan intensifiera arbetet för att göra handlingsplanen bättre, få en bra utvärdering och få fler kvinnor aktiva i det här arbetet som är viktigt?

Anf. 121 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Det är en jätteviktig fråga som Desirée Pethrus lyfter fram när det gäller resolution 1325, och det är en prioriterad fråga för Sverige i vårt utlandsarbete när det gäller fredsfrämjande uppdrag.

För att intensifiera vårt arbete vid sidan av handlingsplanen som Desirée Pethrus hänvisar till har vi till exempel bidragit med Gender advisors, det vill säga att också andra ska kunna få ökad kunskap i de missioner som vi har. Vi har tagit fram indikatorer, som vi fattade beslut om i september här, för att myndigheterna som har till uppdrag att jobba med de här frågorna ska kunna följa upp och utveckla dem. Vi har inrät-

tat ett Gender Center i Kungsängen på nordisk nivå där vi hela tiden tillsammans ska arbeta för att bli ännu bättre på detta. Inte minst har de berörda myndigheter som du nämnde här fått i uppdrag i sina regleringsbrev att jobba systematiskt för att se till att vi får flera kvinnor på alla nivåer och organisationer, för med flera kvinnor kan vi se till inte bara att kunskapen om gender finns utan också att kvinnor faktiskt är delaktiga i de här processerna.

Anf. 122 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Fru talman! Ja, någonting som togs upp i går var just hur viktigt det är att det finns med i de regleringsbrev som nu håller på att författas till de olika myndigheterna hur de ska jobba. De skulle helst vilja att pengarna specialdestinerades till det här området. Men det är viktigt att man åtminstone vet hur utbildningen ska gå till, för det är en annan sak, hur polisen och försvaret kan förbättra sin utbildning. I dag är den någon timme. De menar att det är alldeles för lite för att kunna få en riktig kunskap om denna FN:s säkerhetsrådsresolution.

Sedan hade de en annan fråga, och jag vet inte om statsrådet har någon kommentar till den. De vill gärna ha en ambassadör som kan samordna arbetet eftersom det är flera olika myndigheter som ska jobba med frågan. De skulle också vilja ha en bättre samordning och uppföljning, för det brister lite grann i uppföljningen, som jag uppfattade det.

Anf. 123 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Samordning är alltid bra på många olika sätt, när det är flera myndigheter som berörs, för att motverka ett visst fenomen eller jobba för bättre förhållanden, i det här fallet i fredsfrämjande missioner.

Jag är inte ansvarig minister. Frågan hanteras på UD, så jag skulle föreslå att frågan om eventuell samordnare ställs till rätt minister på UD. Men jag tycker att det är en viktig fråga. Det är en prioriterad fråga för regeringen, och alla myndigheter har i uppdrag att jobba systematiskt för att vi ska bli ännu bättre när det gäller både genderkunskap och kvinnors närvaro i fredsfrämjande uppdrag.

Frihandel

Anf. 124 ULRIK NILSSON (M):

Fru talman! Min fråga vänder sig till handelsministern och statsrådet Ewa Björling.

En viktig del i umgänget stater emellan är handel. Inte minst är frihandel ett sätt att fördjupa kontakter mellan människor och mellan stater. En stor del av detta hanteras naturligtvis inom ramen för Europeiska unionen. Jag skulle ändå vara intresserad av att veta vilka frihandelsavtal som handelsministern ser är för handen, nära förestående, som vi kan se fram emot att få presenterade.

Anf. 125 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Tack för en väldigt viktig fråga. Jag önskar att jag kunde stå här och säga att vi snart kommer att få se ett avslut av det multilaterala frihandelsavtalet, Doharundan. Men det är tyvärr inte sanningen.

Detta avtal ligger djupt nedfryst och kommer säkert att så förbli under lång tid framåt.

Dock hoppas vi att på nästa ministermöte, som kommer att ske i december 2013 på Bali, kunna få åtminstone något slags minivariant av det som vi alla tillsammans är överens om. Under tiden får vi fokusera på regionala frihandelsavtal. Vi ligger precis i slutfasen att bli färdiga med avtalet mellan EU och Kanada, vilket är ett otroligt viktigt avtal, inte minst också för att kunna öppna dörrarna för att starta ytterligare förhandlingar mellan EU och USA. Det är ett enormt viktigt avtal som skulle innebära att två av världens största ekonomier skulle kunna ha frihandel med varandra.

Anf. 126 ULRIK NILSSON (M):

Fru talman! Jag tackar för svaret så långt.

Låt mig vidga frågan lite grann till att också röra de stater som är i en utvecklingsfas från att ha varit närmast biståndsmottagare. Vad gör vi för att underlätta där biståndsbehovet minskar och handelsbehovet ökar? Du nämner Kanada, och jag har sett att både Japan och USA diskuteras. Men hur hanterar vi de något mindre rika länderna i den här frågan?

Anf. 127 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Vi har just beslutat att vi ska starta förhandlingar med Japan. Det är också ett väldigt viktigt område. Vi har nyligen avslutat förhandlingar om avtal mellan EU och Sydkorea, ett avtal som nu är i kraft.

Om vi går in på de länder som klassificeras som utvecklingsländer, det vill säga också många länder i Afrika där vi i dag kan se sju av världens tio snabbast växande länder, något som också är viktigt att påpeka, finns det ett Economic Partnership Agreement, benämnt EPA-avtal i Sverige. Där går det framåt, men det går väldigt långsamt. Den stora orsaken till detta är att inom den afrikanska kontinenten finns det flera regionala grupper som förhandlar med varandra, och man befinner sig på väldigt olika utvecklingsnivå.

Vi har just i dag haft Nigerias handelsminister på besök och påpekat vikten av hur de kan gå i fronten för att få ett riktigt EPA-avtal. Det skulle göra väldigt mycket för många afrikanska länder och många andra fattiga länder för att kunna resa sig och få bra ekonomi.

Kulturarvslyftet

Anf. 128 AGNETA GILLE (S):

Fru talman! Jag vill ställa en fråga till kulturministern angående den misslyckade jobbpolitik som regeringen för och ett projekt som heter Kulturarvslyftet.

Kulturministern har stolt här i kammaren lyft fram detta kulturarvslyft som en riktig och viktig satsning för kulturarbetarna och att det skulle ge totalt 4 400 nya arbetstillfällen och jobb. I år skulle vi se ett resultat av 1 200 nya arbetstillfällen, och i dag kan vi se att det inte har blivit så.

Prot. 2012/13:43
13 december

Frågestund

Vi socialdemokrater har oroligt följt det här projektet. Vi har ställt frågor till kulturministern under hela året, och vi har hela tiden fått svaret av kulturministern att det är för tidigt att dra slutsatser.

Vi kan dra slutsatser nu när vi ser statistiken. Det är mindre än 10 procent som har fått arbete i det här projektet. Det är ett misslyckande.

Anf. 129 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJE-ROTH (M):

Fru talman! Kulturarvslyftet debatterade vi senast för två dagar sedan under budgetdebatten, och det är riktigt att frågan också har varit uppe här tidigare.

Agneta Gille talar om ungefär 4 000 jobb, och det stämmer. Det var och är fortfarande planen för de tre år som Kulturarvslyftet omfattar. För dem som möjligen inte vet vad det handlar om är det att man ska kunna ge möjlighet för människor som står långt utanför arbetsmarknaden att komma tillbaka in och få arbetsuppgifter, riktiga jobb, inom kultursektorn.

Det är sant att det har tagit längre tid och varit besvärligare än vad vi hade förväntat oss. Vi hade trott att vi skulle få till 1 200 jobb under året. Riksantikvarieämbetet, som har hand om projektansökningarna och också har kontakter med museer, arkiv och andra som är engagerade i detta, har fått in drygt 400 ansökningar som gäller drygt 400 arbeten.

Vi kommer att fortsätta arbeta med detta.

Anf. 130 AGNETA GILLE (S):

Fru talman! Mindre än 10 procent är ett stort misslyckande. Vi socialdemokrater förslår att man lägger ned detta. Vi har i stället budgeterat för ett nytt Accessprojekt som verkligen ger stimulans och är bra. Förra gången var åtgärden väldigt populär bland kulturinstitutionerna, de fackliga organisationerna och de kulturellt yrkesverksamma.

Kan ministern överväga att ta till sig detta projekt som skulle ge mycket större effekt för kulturarbetarna än vad Kulturarvslyftet gör?

Anf. 131 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJE-ROTH (M):

Fru talman! Det här är två helt olika frågor och grupper. Access, som också riktade sig till kulturinstitutionerna, handlade om arbetslösa akademiker. Det var bra då, och Alliansen förlängde också verksamheten med två år. Men det förslag som Socialdemokraterna har i sitt budgetalternativ ligger långt från de lönekrav som de fackliga organisationerna ställer.

Åter till Kulturarvslyftet. Det handlar om människor som står längst bort från arbetsmarknaden, och flera lyckade projekt är i gång. Jag ska kort nämna ett i Sotenäs kommun där man mycket framgångsrikt arbetar med Kulturarvslyftet.

Magnus Hellsing som är ansvarig berättar att en del av de anställda har mer än tio år av arbetslöshet bakom sig, och han säger: "Det finns en sådan energi i det här." Han konstaterar att de anställda stöttar och hjälper varandra, och han fortsätter: "Det som förvånat mig mest är hur snabbt våra anställda går från utanförskap till innanförskap!"

Jag vill absolut fortsätta arbeta vidare med detta, för det är så viktigt för de människor som står längst bort från arbetsmarknaden och för kulturinstitutionerna.

(Applåder)

Prot. 2012/13:43
13 december

Frågestund

Kontrollen av svensk vapenexport

Anf. 132 PETER RÅDBERG (MP):

Fru talman! Även jag har en fråga till Ewa Björling om Burma. Svenska vapen har tyvärr åter hamnat i fel händer, och denna gång är det Burma som har fått det svenska granatgeväret Carl Gustaf. EU har ett vapenembargo mot Burma sedan 1990. Här pågår fortfarande inbördeskrig och förtryck och brott mot de mänskliga rättigheterna i ganska stor skala. Allt detta borde göra det omöjligt för svenska vapen att hamna i den burmesiska regeringens händer.

Vi vet att exportkontrollen som ska ske inte fungerar och att det påverkar bilden av Sverige. Här anknyter jag till den förra frågan i ämnet då handelsministern sade att vi har en strikt kontroll som fungerar. Detta är väl ett bevis på att den *inte* fungerar.

Kan handelsministern utveckla att kontrollen fungerar?

Anf. 133 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Jag tackar Peter Rådberg för en viktig fråga, även om delar av den redan har besvarats.

Låt mig redogöra lite för bakgrunden. Precis som Peter Rådberg sade har EU ett vapenembargo mot Burma, och det har funnits under lång tid. Inga svenska vapen har heller exporterats dit efter att detta embargo trädde i kraft.

Det har tidigare florerat rykten att man kan se svenska vapen i Burma, och i går fick vi som sagt bekräftat från ISP att det vapen som påträffats i Burma kommer från Indien. Det är alltså ett svenskt vapen som har importerats till Indien och som nu, enligt uppgift, finns i Burma.

Jag tycker att vår kontrollagstiftning fungerar bra. Hade vi inte haft slutanvändarintyg och noggranna kontroller vid utförsel hade vi aldrig kunnat spåra att detta vapen hade exporterats till Indien, där det också var meningen att det skulle stanna.

Anf. 134 PETER RÅDBERG (MP):

Fru talman! Det här är ett exempel på att det inte fungerar, och jag har svårt att se att handelsministern kan säga: Nej, vi har väldigt strikta kontrollregler för hur det ska fungera.

Den här typen av vapen finns på två ställen i Asien, i Indien och Thailand, och man kan också diskutera Thailandfrågan.

Jag blir förvånad över att handelsministern inte är mer ödmjuk och säger att man ska se över detta. Enligt vårt sätt att se det är det helt uppenbart att Sverige har misslyckats eftersom svenska vapen hamnar i Burma.

Kan handelsministern utveckla om regeringen kommer att se över det här i exportkontrollen? Jag vet att det finns en utredning som ska se över denna lagstiftning som uppenbarligen inte fungerar, och det är bra. Men

Frågestund

vad kommer regeringen att göra just nu? Hur ska regeringen göra mot det tredje landet, Indien? Enligt dagens regler ska all vapenexport dit upphöra.

Anf. 135 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Sverige har en strikt lagstiftning som reglerar försvarsexport. Vi har också en mycket strikt kontroll. Annars hade vi som sagt inte kunnat upptäcka detta.

I går redovisade den självständiga myndigheten ISP fakta för mig, och åtgärder har vidtagits. Indiens försvarsattaché är kontaktad, och ISP har krävt ett skyndsamt svar från Indien. Min statssekreterare har i dag haft kontakt med Indiens ambassadör som har bekräftat detta och låtit meddela att man verkligen vill samarbeta i frågan för att få klarhet och kunna göra något åt situationen. Där befinner vi oss i dag.

Det har endast gått några timmar sedan vi lämnade detta meddelande till Indien. Med respekt för Indien tycker jag att vi ska ge dem en möjlighet att komma med ett tydligt svar.

Arbetslöshetsförsäkringen

Anf. 136 PETER PERSSON (S):

Fru talman! Min fråga går till Annie Lööf. I Jönköpings län växer arbetslösheten kraftigt. I industri efter industri som jag har besökt är människor djupt oroad över framtiden, både företagare och anställda.

Det de snart 13 000 arbetslösa i Jönköpings län går till mötes är en halvering av inkomsten. Arbetslöshetsförsäkringen försämrades kraftigt av regeringen efter tillträdet 2006 och har sedan legat kvar på den usla nivån.

På vilket sätt underlättar det för de människor i Jönköping som snart blir arbetslösa att få jobb att deras försäkring har förstörts och att de ska leva på halva inkomsten? På vilket sätt ger det dem jobb snabbare?

Anf. 137 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C):

Fru talman! Jag instämmer i Peter Perssons beskrivning av läget i tillverkningsindustrin, inte minst i Småland där varslen duggar tätt på grund av att det är exporttung industri.

Frågan rör a-kassan, och det är inte mitt område utan arbetsmarknadsministrarnas. Viktigt att påpeka är dock att vi ska se till att så få människor som möjligt har behov av a-kassa. Att ha ett arbete och en lön är det absolut viktigaste, och det arbetar regeringen för.

Det Peter Persson inte tar upp i sin fråga är alla dem som inte kvalificerar sig för a-kassan. Det gäller till exempel ungdomar. Här ser man nu över möjligheten till en obligatorisk a-kassa i den socialförsäkringsutredning som pågår.

Anf. 138 PETER PERSSON (S):

Fru talman! Annie Lööf ska i dag besvara allmänna frågor. Jag vill erinra om detta. Då ingår frågor om arbetslöshetsförsäkringen.

Regeringens övergripande strategi för att skapa jobb sades vara att bland annat försämrade arbetslöshetsförsäkringen. Då skulle folk få jobb.

Er människosyn är att man ska piska på människor för att de ska träda in på arbetsmarknaden.

Men vad har hänt? Arbetslösheten har ökat och ökat för varje månad ni har suttit vid makten. I dag har vi en cementerad massarbetslöshet.

Repetera för de arbetslösa vad ni sade 2006 och 2010: Ni får lättare jobb när vi förstör er arbetslöshetsförsäkring.

Säg det nu när julen står för dörren: Detta var vad vi önskade och ville.

Anf. 139 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C):

Fru talman! Enligt Socialdemokraterna skapar man jobb genom att kraftigt höja bidragen. Alliansregeringen tror på att fler jobb skapas genom att man minskar kostnaderna för företagen att ha kvar jobben och skapa fler jobb. Av den anledningen tycker vi att det är smått pinsamt när Socialdemokraterna föreslår lastbilsskatt, fördubblade arbetsgivaravgifter och höjda bolagsskatter. Det är inte det som industrin och de som jobbar inom industrin behöver.

Man behöver först och främst ett jobb. Om man blir av med jobbet krävs det en omställningspolitik som heter duga. Då krävs det resurser till Arbetsförmedlingen och resurser till utbildningssystemet. Det har den svenska regeringen presenterat i sin investeringsbudget.

A-kassan ska vara en omställningsförsäkring. Den ska innebära en trygghet för dem som drabbas av arbetslöshet och en möjlighet att hitta ett nytt arbete. Det är huvudlinjen bakom regeringens reformering av a-kassan. Det absolut viktigaste är att ingen ska hamna i arbetslöshet. Då är näringslivspolitik en grundbult.

Läsandet

Anf. 140 BENGT BERG (V):

Fru talman! Jag vill uppvakta kulturministern med min fråga som handlar om läsandets glädje, nytta och nödvändighet och om hur viktigt det är att vi har ett språk för att hantera vår demokrati och känna delaktighet i detta.

Vid bokmässan i Göteborg kom en utredning som heter *Läsandets kultur*. Det är en 600-sidig kartbild över bokens och läsandets tillstånd i Sverige. Där framgår det som man har känt till länge, nämligen att det även på det här området finns stora klyftor mellan dem som bor i fattigare områden och dem som har det bättre beställt med bokhyllor hemma samt att pojkar läser mindre än flickor.

Min fråga är: Hur oroad är kulturministern över dessa vidgade läsklyftor som man symboliskt kan se som en vidgning av demokratin och delaktigheten?

Anf. 141 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJE-ROTH (M):

Fru talman! Bengt Berg och jag företräder i mångt och mycket olika politiska system, men i den här frågan är jag precis lika orolig som Bengt Berg.

Prot. 2012/13:43
13 december

Frågestund

Vi har under flera år sett tendensen att läsandet minskar. Det behöver inte innebära att man förlorar sitt språk; det finns olika sätt att ta till sig språket. Men jag tror ändå, precis som Bengt Berg, att läsandet har stor betydelse för viljan att vara delaktig i samhället, för möjligheten att själv argumentera och fantisera och i ord beskriva sina drömmar och känslor. Det var också därför som vi tillsatte den utredning, Litteraturutredningen, som Bengt Berg refererade till. Det är en omfattande läsning som många kan ta del av, inte minst på nätet.

Utredningen är nu ute på remiss. Vi återkommer med en proposition nästa år.

Anf. 142 BENGT BERG (V):

Fru talman! Det finns många tankar som handlar om läslust och läsfrämjande. Vi har alla känt till de demokratiska svackorna och läsolikheten under lång tid. Jag tycker att det är märkligt att man då på kort tid har monterat ned mycket av det som har varit och är läsfrämjande. Jag tänker på En bok för alla, arbetsplatsbibliotek, "Läs för mig, pappa!" och så vidare. Jag förstår inte logiken. Antingen beror det på att man inte känner till hur dåligt tillståndet är i landet eller på att man måste hitta på något nytt.

Det heter att sådant som är bra ska kunna sträcka sig över mandatperioder och olika regeringsmajoriteter. Vad var det för fel med till exempel En bok för alla och En bok för alla – barn?

Anf. 143 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJE-ROTH (M):

Fru talman! I den nya kulturpolitiken ligger att ompröva och förbättra. En bok för alla fyllde sitt syfte för 40 år sedan, ungefär när den startade. I dag har vi tillgång till pocketböcker – det var vad det handlade om – till mycket låga priser. Det är inte bristen på böcker och kostnaden som är problemet. Att man inte läser beror på andra saker. När vi sänkte bokmomsen blev det fler bokköp, men det var de som läste sedan tidigare som köpte fler böcker.

Den här regeringen har gjort en läsa-skriva-satsning på lågstadiet. Vi har gjort skolbiblioteken obligatoriska. Vi ser över bibliotekslagen, och vi ser en möjlighet att öka läsandet genom de omprioriteringar vi har gjort i kulturpolitiken när vi stärker läsfrämjandet. Stödet till dagspressen har också varit ett sätt att hålla läsandet uppe. Vi återkommer i frågan.

Den svenska exporten

Anf. 144 SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Regeringen har haft en ambition att fördubbla svensk export på fem år. Vi är långt från det i dag. Exporten står still, och den minskar på i stort sett alla svenska exportmarknader. Det är en mycket allvarlig situation för svenska exportföretag och för landet som helhet.

Min fråga till statsrådet Björling är: Vilka ambitioner och vilken handlingsplan har regeringen för att möta denna allvarliga situation? Finns det några åtgärder för att stimulera inhemsk efterfrågan och konsumtion för att mildra exportföretagens problem?

Anf. 145 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! Tack, Sven-Erik Bucht, för en viktig fråga.

Det stämmer att 2012 verkar bli ett mellanår som ser svagare ut för svensk export. Exporten skiljer sig markant på enskilda marknader. Vi har lanserat 40 skarpa åtgärder. Man kan läsa om dem på ud.se. Det är åtgärder som vi kan vidta här i Sverige, på EU-nivå och på mer global nivå. Det handlar om fler frihandelsavtal, som vi har diskuterat här i kammaren tidigare i dag. Det är ett mellan EU och USA. Det handlar också om Japan. Vi tittar på hur vi stärker EU:s inre marknad och framför allt den externa dimensionen av EU:s inre marknad. Vi skulle kunna börja med att implementera tjänstedirektivet. Det skulle vara 330 miljarder euro.

Prot. 2012/13:43

13 december

Frågestund

Anf. 146 SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Det är ju en efterfrågekris för exporten. Finns det någon stimulans för att öka den inhemska efterfrågan för att mildra detta? Jag fick inte svar på den frågan.

En annan sak är det svaveldirektiv som träder i kraft 2015 som ytterligare kommer att försvaga möjligheten för svensk export. Det gäller framför allt skogsindustrin och massaindustrin. Finns det ambitioner att försöka vrida tillbaka den sneda konkurrens som svaveldirektivet kommer att innebära?

Anf. 147 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Fru talman! De frågor som Sven-Erik Bucht nu ställer om svaveldirektivet och inhemska stimulans ska ställas till ett annat statsråd som är närvarande här i dag.

Vi är glada över den uppgörelse som vi har med Socialdemokraterna om en ökning av exportfrämjandet med 50 miljoner per år under åren 2012–2014. En viktig del är att stärka det regionala exportfrämjandet här hemma i Sverige. Jag är glad att vi, efter det första året – 2012 – kan se en stor ökning när det gäller regionalt exportfrämjande och större tillgänglighet, inte minst i norr och det län som Sven-Erik Bucht kommer från. Där har jag också sett ett stort behov av mer regionalt exportfrämjande.

Sportsändningar på tv

Anf. 148 GUNILLA CARLSSON i Hisings Backa (S):

Fru talman! Min fråga går till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth.

En stor del av den svenska befolkningen tycker att det är intressant att följa stora idrottsevenemang och att göra det via tv, sittande hemma i soffan. Här i riksdagen har vi fattat beslut om att regeringen ska återkomma med ett förslag på en så kallad evenemangslista där man ska sätta upp evenemang som alla ska kunna ta del av via de fria kanalerna.

Än så länge har regeringen inte kommit tillbaka till riksdagen med detta uppdrag.

Min fråga till kulturministern är: När tänker kulturministern och regeringen leverera ett förslag om en evenemangslista till Sveriges riksdag?

Anf. 149 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJE-ROTH (M):

Fru talman! Det är två delar i detta svar. Det ligger självfallet i såväl idrottens som tv-tittarnas intresse att man kan se de stora idrottsevenemangen. Den så kallade evenemangslistan, eller tv-listan, handlar om rätten för alla att kunna se de stora evenemang som är mer sällsynta. Det kan vara OS eller VM. Denna möjlighet finns i dag för tittarna i Sverige.

När det handlar om kommande vinter-OS i Sotji 2014 har rättigheter-na förvisso köpts av en kommersiell kanal, men sändningarna täcker 99 procent av hela landet, vilket innebär att i princip alla svenskar kommer att kunna se detta.

Inte desto mindre har riksdagen nu gjort ett tillkännagivande om att Kulturdepartementet och regeringen ska återkomma, och det avser vi självfallet att göra. Vi respekterar riksdagens vilja. Exakt när vi återkommer med detta kan jag inte säga. Det har varit en tuff arbetsbelastning för departementet under hösten. Men vi har inte glömt frågan, och jag återkommer så fort jag kan.

Anf. 150 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Därmed är dagens frågestund avslutad, och jag tackar deltagande ministrar och statsråd.

8 § (forts. från 6 §) Transportsystemets inriktning (forts. TU2)

Anf. 151 TONY WIKLANDER (SD):

Herr talman! Vi debatterar nu trafikutskottets andra betänkande, TU2, om transportsystemets inriktning. Jag ska försöka att inte upprepa vad åtskilliga talare redan har varit inne på.

Jag ser tyvärr inte Jan-Evert Rådström här i församlingen. Men jag blev lite bekymrad över de ständiga recensionerna av andra partier. Jag ska inte lägga mig i det som gäller de andra. De svarar nog bra för sig. Men Jan-Evert Rådström har vid flera tillfällen uttryckt oro över Sverigedemokraterna. Det gjorde han redan vid debatten om det förra betänkandet. Han sade: Vi vet inte var de står.

Jag ska försöka sprida lite ljus över hur man kan ha en sådan uppfattning. Det kan naturligtvis inte vara så lätt att förstå sig på oss då ingen dialog över huvud taget förekommer.

Jan-Evert Rådströms chef, statsminister Reinfeldt, talar om djungeltrummor och att det inte är någon idé att tala med oss. I ett sådant stämningsslag är det klart att det kan bli lite konstigt.

Men var vi står i sakfrågorna visar vi faktiskt i utskotten. Det har vi gjort även i trafikutskottet. Därav ser vi flera reservationer, till exempel från allianspartierna. Det hade knappast varit läget om vi inte hade tagit ställning.

Det om detta. Jag överlåter gärna till Rådström att fortsätta analysera och betygssätta andra partier. Men för egen del bryr jag mig inte så mycket om det. Jag tycker inte att det är speciellt väsentligt. Låt mig i stället beröra det betänkande som vi nu behandlar.

När det gäller krav på höghastighetsbanor måste jag säga att jag fortfarande intar en skeptisk hållning. Det talades om att åka fort. Då frågar jag: Till vilket pris?

Efter det som jag sett och själv upplevt av höghastighetsbanor är jag mycket funderad över om det är någonting för Sverige över huvud taget. Men jag ska inte fördjupa mig i denna diskussion eftersom den säkerligen kommer att fortgå ganska länge.

Vi säger nej till höjda banavgifter i nuvarande läge. Jag ger dem rätt som säger att vi först ska få en grundordning på alla våra problem med järnvägen innan vi börjar diskutera de nya avgifterna.

För övrigt hittade jag en mängd skrivelser om banavgifter när jag gick igenom detta. Jag har en från augusti 2010 där branschföreningen Tågoperatörerna säger att Trafikverket har konstaterat att höjda banavgifter leder till ökade kostnader och minskad trafik. Det sistnämnda gör mig mer orolig.

Annika Persson, regionchef för Sveriges åkeriföretag Västra Götaland – de borde vara konkurrenterna i sammanhanget – sade i januari 2012 att det inte råder något motsatsförhållande mellan landsvägens och järnvägens aktörer. Båda behövs, och båda behöver varandra. Höjda banavgifter slår inte bara mot järnvägsoperatörerna. De slår också hårt mot svensk åkerinäring och svensk industri.

Det är sådana saker som har fått oss att ta ställning mot höjda banavgifter.

Nu kommer jag, liksom andra som är oppositionella här, att få frågan: Hur ska ni då finansiera detta? Jag tror att vi får använda de gammaldags metoderna. Om det inte är anslagsfinansiering får det bli lånefinansiering. Våra förfäder under tidigt 1800-tal som byggde järnvägarna gjorde enorma uppoffringar för landet för att få detta till stånd, och inte betalade de kontant. Det tror jag att var och en förstår.

Sverigedemokraterna säger inte blankt nej till allt vad medfinansiering heter. Men vi vill starkt begränsa den. När det gäller vårt motiv till det kan man bara läsa Riksrevisionens anmärkningar och utskottets ställningstagande. Jag behöver inte läsa innantill för denna församling.

Sedan ska jag ta upp det som är lite bra med det hela. Som framgår av reservationerna, inte minst 14 och 15, har det visat sig att i fråga om gruvnäringens transportbehov kom alla till slut överens. Det var faktiskt mycket bra.

Men det viktigaste är, vilket Sverigedemokraterna välkomnar, utredningen om järnvägssystemets organisation. På grund av detta beslut, som jag hoppas att riksdagen kommer att ta, lade jag vår egen motion åt sidan eftersom detta täcker det som vi hade efterfrågat.

Efter fem sex beredningar – jag har tappat räkningen – anslöt sig Alliansen, visserligen under viss vända. Men nu är alla eniga, åtminstone ytligt sett. Det borde därför inte vara svårt att genomföra utredningen parlamentariskt i samverkan mellan alla partier. Då kanske vi kan komma fram till ett resultat så att vi återigen blir överens.

Slutligen yrkar jag bifall till reservation 9 under punkt 7.

Anf. 152 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Jag tar mig friheten att ställa frågor till Sverigedemokraterna. Jag funderar över vad ni faktiskt står bakom, vilket jag sade i mitt

anförande. Jag funderar på detta med banavgifter. Står Sverigedemokraterna bakom det som ni skriver i betänkandet om att banavgifter ska kunna användas till investeringar i järnvägen? När ni nu har sagt nej till höjda banavgifter innebär det att vi tappar stora intäkter under kommande år – miljardbelopp – som skulle gå till drift och underhåll. Sverigedemokraterna anser också att den lilla skärv som vi får ut av banavgifterna – Europas lägsta banavgifter – inte ens ska gå till drift och underhåll utan till investeringar. Jag skulle vilja ha en liten analys av detta från Tony Wiklander.

När det gäller medfinansiering har vi varit väldigt tydliga i vår reservation. Vi ifrågasätter vad det egentligen är ni tycker. Jag skulle gärna vilja att Tony Wiklander redovisade lite ytterligare vad det är ni tycker är fel i regeringens politik vad gäller medfinansiering. Vi är väldigt tydliga med att det inte ska vara krav, utan det är en möjlighet till regional finansiering som gagnar dem. Vad är det som är fel i regeringens politik vad gäller den åtstramning och den tydlighet vi nu har i planeringsprocessen för medfinansiering? Det ska bli mycket intressant att få en analys av detta.

Anf. 153 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Herr talman! Jag vet inte om det är möjligt att tillfredsställa herr Rådström på alla dessa punkter. Jag ska göra ett kort försök.

När det gäller de lägsta banavgifterna står de kanske i relation till att vi har den sämsta järnvägen och den sämsta funktionen. Dessa kan möjligen harmoniera med varandra. Vad vi behöver nu är inte högre avgifter och dyrare resor, utan vi behöver ha ordning på våra järnvägar. Det vi är överens om är kanske att ingen av oss två pläderar för höghastighetsbanor, och det gör vi inte av det gemensamma skälet – hoppas jag – att vi ska använda pengarna till ett enklare sätt att få ordning på det vi har.

Angående medfinansiering sade jag alldeles nyss från talarstolen att jag hänvisade till utskottets överväganden och till Riksrevisionsverket. Det är onödigt för mig att stå och läsa innantill för herr Rådström. Det tror jag att han kan göra själv.

Anf. 154 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Vi har i många stycken instämt i vad Riksrevisionen har tagit upp, och vi har gjort en tydlig redovisning av den politik alliansregeringen har i detta hänseende vad gäller medfinansiering. Det hade alltså varit intressant att se vad Sverigedemokraterna inte står bakom i den reservation vi faktiskt har och som just bygger på att vi har jobbat med dessa frågor samt tycker att det är viktigt att medfinansiering finns som ett instrument. Svaret fanns dock naturligtvis inte.

När det gäller banavgifter skulle jag vilja att Sverigedemokraterna och Tony Wiklander kommer tillbaka till hur de ser på att den skärva pengar vi ändå har i banavgifter kanske ska gå till investeringar, så att underhållet blir än sämre. Jag kan nämligen inte se att det finns finansierat någonstans. Framför allt är det inte bara ofinansierat, utan det ska som jag säger tas till investering. Dessutom har ni inte finansierat det vi ser i hela infrastrukturpropositionen under kommande år.

Var har Wiklander tänkt ta pengarna för att vi ska få tillförlitliga drifts- och underhållsåtgärder för våra resenärer, så att de slipper de för-

seningar och inställda tåg ni så gärna vill debattera? Faktum är att Wiklander tar bort pengar till drift och underhåll. Kan jag få en tydlig redovisning av hur ni tänker i denna fråga? Jag kan nämligen informera om att finansieringen tyvärr inte finns.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Anf. 155 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Herr talman! Jag har hört Rådström upprepa detta om finansieringen 10–20 gånger här i dag. Jag har inte ett särskilt annorlunda svar än den övriga oppositionen, annat än att vi i sådana här investeringar ser att det i första hand är fråga om anslagsfinansiering och i andra hand om lånefinansiering. Så gör vi även i kommuner och landsting när vi gör bestående investeringar som ska gälla för lång tid framöver. Jag kan inte göra herr Rådström mer nöjd än så.

Att börja slakta en reservation jag har sagt ja till tycker jag inte heller är särskilt praktiskt. Har jag skrivit den har jag läst den innan, och då får jag stå även för en eller annan svaghet i den.

Anf. 156 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Jag vill börja med att bemöta Jan-Evert Rådströms oro för att oppositionen inte har några pengar att kompensera frysningen av banavgiftshöjningar med. Jag kan bara konstatera att han har läst samtliga oppositionspartiets planeringsramar väldigt dåligt. I dessa planeringsramar har nämligen alla råd att kompensera de uteblivna banavgiftshöjningarna och framför allt att göra nya investeringar. Jag tycker att Jan-Evert Rådström har läst på dåligt när det gäller våra förslag.

Herr talman! Jag står bakom alla Vänsterpartiets reservationer men yrkar bifall till reservation 10 till förmån för Vänsterpartiets förslag till planeringsramar för perioden 2014–2025 och reservation 15 till förmån för Vänsterpartiets förslag om att lånefinansiering ska vara huvudprincipen för investeringar i transportinfrastrukturen. Jag yrkar också bifall till reservation 5 om transportpolitik och klimatmål samt reservation 13 om utbyggnad av tunnelbana i Stockholm, där bland annat idén med Österleden och Förbifart Stockholm avvisas.

Jag vill uttrycka min stora uppskattning för att ett enigt utskott har ställt sig bakom förslaget att i den kommande åtgärdsplaneringen prioritera satsningar för att främja gruvnäringens transportbehov. Det är ett historiskt genombrott att järnvägsförbindelsen mellan Kaunisvaara och Svappavaara börjar förverkligas med att en järnvägsförbindelse mellan dessa orter skyndsamt utreds.

Kaunisvaara järnmalmsgruva i Pajala kommer när den är fullt utbyggd att vara en av Europas största gruvor. Inledningsvis kommer transporterna att fraktas med specialbyggda lastbilar som fått dispens för maxlast på 90 ton. Lastbilarna kommer att gå med sju minuters intervaller varje dag, sju dagar i veckan. Räknat tur och retur halveras intervallerna till uppåt fyra minuter.

Detta är inte hållbart vare sig ur miljö-, tillväxt- eller trafiksäkerhetssynpunkt. De boende längs transportvägen är också mycket oroliga för både miljön och trafiksäkerheten. Vårdcentralerna oroar sig till exempel mer för att antalet trafikolyckor kommer att öka än för möjliga olyckor i den nya gruvan. Det måste vara alla partiers ansvar som står bakom detta

beslut att också gör sitt yttersta för att förkorta tidsaspekten för att så fort som möjligt få järnvägen på plats.

Herr talman! Jag är också positivt överraskad av att ett enigt utskott ställde sig bakom förslaget att göra en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation. Samtidigt kan jag lite beklaga att man redan nu verkar ha stängt dörren till att återföra drift och underhåll till Trafikverket, med motiveringen att en konkurrensutsatt underhållsmarknad ger bäst möjligheter att skapa ett väl fungerande järnvägssystem.

Detta om något motbevisas väl med grotesk tydlighet av de senaste inställda tågen på den avreglerade järnvägen. Vi har inte ett väl fungerande järnvägssystem när SJ tvingas att ställa in över 180 tåg på grund av behov av reparationer, snöröjning och avisning. Varsel av underhållspersonal talas det om i debatten, och det talar sitt tydliga språk. Vi måste få en bättre tingens ordning.

I detta sammanhang undrar jag om infrastrukturministern instämmer i vice ordföranden i trafikutskottet Jan-Evert Rådströms uttalande om att det för hans del bara handlar om att göra smärre förändringar. Kommer vi att få repris på förra gången, när riksdagen beslutade att regeringen skulle återkomma med förslag på en bättre organisation av järnvägsunderhållet innehållande en mer effektiv och samordnad helhetssyn? Regeringens svar i skrivelsen 2012/13:19 är enligt vår mening undermåligt, och det tar inte riksdagens kritik på allvar. Infrastrukturministern och Trafikverket slår sig för bröstet och säger att den organisation man har är den bästa tänkbara.

Bakläxan kommer nu när vi som svar på regeringens undermåliga skrivelse vill ha en utförlig utredning av konsekvenserna på hela järnvägssystemets avreglering, där varje del av systemets fragmentisering ska utvärderas. Det ska vara en utredning med parlamentariskt inslag. Utredningen ska inte bara ta upp det uppsplittrade järnvägsunderhållet utan också utvärdera konsekvenserna av vad Jernhusen har gjort med tågstationerna och kombigodsterminalerna. Det är viktigt att se över hur uppdelningen av järnvägssträckorna mellan olika tågoperatörer påverkar resenärerna.

Jag kan konstatera att infrastrukturministerns samarbetskolleger i trafikutskottet instämmer i oppositionens kritik.

Herr talman! Åtgärderna inom infrastrukturen måste minska vår miljö- och klimatpåverkan, utjämna sociala skillnader samt stärka jämställdhet och tillgänglighet. En intressant jämförelse mellan regeringens planeringsramar och oppositionens visar att regeringen har närmat sig de rödgrönas summor. För 2010–2021 var Vänsterpartiet överens med Socialdemokraterna och Miljöpartiet om att satsa 518 miljarder för denna tid. Nu när regeringen kommer med sin kompletterande infrastruktuuram 2014–2025 ligger den på 522 miljarder.

Vad kan man då lära sig av denna sifferexercis? Jo, att regeringen ger oss rödgröna partier rätt. Vår ram låg mer rätt än deras egen. Självfallet välkomnar jag att Moderaterna, Folkpartiet, Centern och Kristdemokraterna har kommit till insikt om att det behövs mer pengar till infrastrukturen. Men det är ändå inte tillräckligt.

Vänsterpartiet föreslår drygt 6 miljarder mer än regeringen per år. Vår totala ram omsluter 595 miljarder. Det är en differens som motsvaras exempelvis av vad den sänkta krogmomsen kostar varje år. Vi kan också,

som vi förespråkar, ha en lånefinansiering av investeringar som har en väldigt lång livstid.

Herr talman! Politik är att välja. Vänsterpartiet väljer infrastruktur-satsningar som minskar miljö- och klimatbelastningen. Det behövs en rejäl höjning av ambitionsnivån på järnvägsinvesteringar liksom satsningar på lokal spårtrafik för att möta behovet av klimatsmarta transporter i storstäder och i övriga delar av landet.

Bland investeringsåtgärder som Vänsterpartiet högprioriterar finns kapacitetshöjande åtgärder på Västra stambanan och Hamnbanan i Göteborg, dubbelspårutbyggnad på Ostkustbanan, Norrbottenbanan, järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara, utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholm, högre hastigheter längs Ostkustbanan, Dalabanan och Södra stambanan, Malmbanan, Inlandsbanan, godsstråket genom Bergslagen och sträckan Hallsberg–Degerön plus höghastighetsbanor.

Herr talman! Järnvägsunderhållet har varit eftersatt. Trots att regeringen höjer den genomsnittliga ramen, vilket är positivt, är det ändå inte tillräckligt. Enligt Trafikverket behövs en årlig nivåhöjning för underhåll och reinvesteringar med ytterligare 1 miljard jämfört med vad regeringen lägger. Regeringen verkar förutsätta att intäkter från successivt höjda banavgifter skulle kunna komplettera det som saknas på anslaget. Det är emellertid en lösning som vi bestämt avvisar eftersom det försämrar järnvägstrafikens konkurrensförutsättningar gentemot andra trafikslag.

Anders Åkesson talar om en springnota på 10 miljarder när banavgiftshöjningarna fryses. Även Jan-Evert Rådström nämner något om detta. Nu hoppas vi naturligtvis på att vi får en annan tingens ordning när det gäller banavgifter och andra avgifter som man lägger på andra transportslag. Anders Åkesson frågar sig: Hur tänker oppositionen? I Vänsterpartiets planeringsram finns plats att kompensera. Det finns också plats att höja ambitionen på järnvägsunderhållet.

Vänsterpartiet är som sagt inte principiellt motståndare till banavgifter. Men så länge vi saknar motsvarade avgifter på vägar och i luften vill vi inte att de planerade höjningarna ska bli av. Att höja banavgifter motverkar ambitionerna att flytta transporter från väg till järnväg. Det försvårar systemskiftet till mer klimatsmarta transporter. Det är därför mycket glädjande att vi har majoritet i trafikutskottet och förhoppningsvis också i riksdagen för att banavgifterna under den kommande planeringsperioden inte höjs fram till dess att åtgärder har vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen och fram till dess att järnvägssystemets kvalitet har förbättrats.

Vänsterpartiet vill införa det som har varit uppe till diskussion här, nämligen en differentierad kilometerskatt för tunga fordon. Det är ett bra styrmedel i miljöhänsyende. Då tar vi hänsyn till att på vägar med mycket transporter av till exempel skogsprodukter eller där det saknas alternativ till transporter ska man kunna ha lägre avgifter. Detta vill vi, herr talman, att man ska utreda.

Herr talman! Regeringen väljer att lägga fokus på nya vägar och vägtrafik trots rådande klimathot. Inom väganslaget väljer Vänsterpartiet att lägga fokus på drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt på statlig medfinansiering av enskilda vägar. Vi prioriterar betydligt färre nya vägar än regeringen. I stället för nya vägar vill vi inom vägtrafiken satsa på miljöåtgärder, tra-

fiksäkerhet, kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Till riktade åtgärder för cykelinfrastruktur som exempelvis cykelbanor och cykelparkering satsar vi 8,4 miljarder under planeringsperioden.

Vi lägger 13,2 miljarder på kollektivtrafiken för att därigenom kunna satsa på snabbussar, kollektivtrafik på vatten och åtgärder för ökad tillgänglighet och jämställdhet samt för att anpassa kollektivt resande till funktionshindrade.

Herr talman! I vår planeringsram har vi lagt in en nyhet. För att möjliggöra satsningar till följd av oförutsedda och snabba händelser i vår omvärld vill vi inrätta en flexibel pott för akuta investeringar i hållbara transportlösningar för näringslivet. Vi avsätter 10 miljarder för investerings- och trimningsåtgärder som behöver göras akut och på kort sikt.

Herr talman! Enligt rådande budgetlag direktavskrivs investeringar i infrastruktur. Det är inte rimligt. I stället menar Vänsterpartiet att staten ska införa en investeringsbudget där kostnaden för en investering fördelas över hela investeringens livslängd. När man som nu betalar investeringar med lång livstid låter man dagens generation stå för hela kostnaden fast det är uppenbart att exempelvis järnvägar används under flera generationer. Vänsterpartiet vill att budgetlagen ändras så att lånefinansieringen blir huvudregel för investeringar i transportinfrastruktur.

I detta anförande instämde Bengt Berg (V).

Anf. 157 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Det var ett fantastiskt anförande, Siv Holma! Jag måste bara ställa en fråga till Siv Holma, som jag vet var skolkamrer innan vi kom in i riksdagen, där vi har kamperat ihop i några år nu. Siv Holma har säkert summerat kostnaden för den fantastiska lista där allt utom rymdraketer fanns i satsningarna. Det var höghastighetståg, och det var ingen hejd på satsningarna. Därtill skulle 10 miljarder i uteblivna banavgifter rymmas. Vad är den totala mersumman, Siv Holma, för den ambitionsnivå som Vänsterpartiet ger uttryck för när vi diskuterar transportinfrastruktur fram till 2025?

Jag nämnde en springnota på 10 miljarder. Ni har refererat en springnota på 60 miljarder som ni gjorde er skyldiga till i början på 2000-talet. Hur stor är springnotan av 2012 års årgång, Siv Holma?

Anf. 158 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Jag vet inte om det är trettioelfte gången som Centerpartiet tar upp dessa svarta hål som fanns när Åsa Torstensson blev infrastrukturminister, Anders Åkesson. En lögn blir inte sanning för att man har sagt den trettioelva gånger. Det fanns pengar redan på den tiden. Varför håller ni på på det här sättet? Det är inte intellektuellt hederligt.

Den här sura tonen handlar bara om att ni är avundsjuka för att ni inte har tillräckligt mycket pengar. Det är precis som när vi rödgröna kom överens om att vi skulle ha 518 miljarder för 2010–2021. Nu kommer ni med 522 miljarder jämfört med 417 som ni hade tidigare. Det är klart att ni måste hålla på och dividera på något sätt.

Jag säger att vi har 595 miljarder i vår planeringsram, och ni har 522. Det är enkelt att räkna. Man behöver vara skolkamrer, kommunalekonom eller ekonom över huvud taget för att förstå att vi har resurser och kan

göra mer än vad du och dina regeringskolleger kan göra. Det har jag all respekt för.

Vi har nu beskrivit vad vi vill göra och vad vi anser vara viktigt. Det handlar framför allt om att åstadkomma ett systemskifte och ha mer miljö- och klimatsmarta transporter. Frågan är vad det gröna alternativet i regeringen vill göra. Vilka klimatsmarta transportsystem vill ni ha i framtiden? Det kan vi diskutera i stället för att du pratar om att det fanns svarta hål och att det inte finns några pengar någonstans. Vi har beskrivit hur Vänsterpartiet vill ha framtiden till 2025. Beskriv själv vad Centerpartiet vill ha till 2025!

Anf. 159 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Det var inte min avsikt att göra Siv Holma upprörd genom att hänvisa till bakgrunden i yrket innan riksdagsledamotskapet. Det var snarare ett erkännande av att Siv Holma brukar kunna hålla reda på siffror. Nu vet vi att ambitionen är 595 miljarder jämfört med 522.

Då har jag en återstående fråga. Holma hänvisade till kilometerskatten, som ska drabba svensk åkerinäring, som ett sätt att finansiera den högre ambitionen, det vill säga 595 som är mer än 522. Ledamoten Holma sade att man inte alls skulle ta ut den rätt över, utan man skulle plocka ut den från dem som hade råd med den. Man skulle inte ta ut den från skogsindustrin, för de hade kanske inga alternativ. Man skulle inte ta ut den från sådana gummihjulsåkerier som kör där det inte finns en järnväg att växla mot.

Vi har 36 000 mil skogsväg i det här landet. Väldigt mycket av det finns i mitt landskap, Småland, och väldigt mycket i norra Sverige. Där finns det sällan järnväg som ett alternativ. Där är gummihjulet det enda sättet att förädla skogens råvara, som ger oss välstånd i det här landet.

Herr talman! Det vore intressant att få höra Holmas uppskattning av vad den ungefärliga kilometeravgiften blir på de lastbilar som återstår och som ska betala kilometerskatt i det här landet när vi har reducerat bort skogsindustri och sådana som inte har ett alternativ.

Anf. 160 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Anders Åkesson lyssnar väldigt dåligt på mig. Han tolkar det jag säger som fan läser Bibeln.

Vänsterpartiet använder inte kilometerskatten till att finansiera nyinvesteringar. I mitt anförande sade jag att vi vill utreda. Har vi banavgifter på järnvägen, vilket vi inte är motståndare till, behöver vi i neutralitetens namn också ha avgifter på andra områden. Fördelarna med att ha en slitageavgift jämfört med andra avgifter på vägarna har också tagits upp i debatten. Det skulle också innebära att det blir en bättre tingens ordning mellan utländska och inhemska åkare. Det måste väl även passa en centerpartist att ha det på det sättet. Det handlar om en utredning. Vi vet vad vi håller på med, och jag hoppas att också Anders Åkesson vet vad han håller på med.

Anf. 161 ANNELIE ENOCHSON (KD):

Herr talman! Regeringen föreslår att 522 miljarder ska avsättas för de kommande planeringsåren 2014–2025 till utveckling av transportsystemet. Denna satsning är speciellt glädjande eftersom hela 241 miljarder av

dessa pengar avsätts för drift och underhåll av statliga järnvägar och vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.

Regeringen har i sin infrastrukturproposition varit framtidsinriktad och avsatt medel för att möta den växande gruvnäringens behov. Den högsta prioriteten bör upprustningen av vägen mellan Pajala och Svappavaara ha. Eftersom gruvdriften kommer att starta redan under 2013 är det viktigt att en förbättring av vägen snabbt kommer i gång. Alliansen har varit på studiebesök i Pajalaområdet och besökt den nystartade gruvan i Kaunisvaara. Där åkte vi på vägar som ligger på granbäddar och inser att de behöver upprustas rejält för att klara de 90 ton tunga lastbilarna. Dessa lastbilar kommer dock att passera ett antal byar och komma i sjuminutersintervaller. På lång sikt bör därför regeringen låta Trafikverket ta fram kostnadsförslag för en järnvägssträckning mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Utskottet anser också att det är naturligt att gruvindustrin är med och finansierar en sådan investering.

Malmbanan mellan Boden och Riksgränsen och vidare till Narvik i Norge är i dag Sveriges tyngst trafikerade järnväg och trafikeras främst av malmtåg med en längd på upp till 750 meter. Den mest trafikerade sträckan mellan Kiruna och Riksgränsen kan behöva vissa dubbelspår-etapper.

Regeringen har även avsatt medel för att nya stambanor ska byggas. Där ingår Ostlänken mellan Järna och Linköping. Det är en 15 mil lång dubbelspårig förbindelse med snabbtåg. Ostlänken kommer att ge betydande restidsvinster. Uppskattningsvis kommer resan mellan Stockholm och Linköping att bli 30 minuter kortare. Därmed knyts två dynamiska regioner närmare varandra, vilket förbättrar förutsättningarna för exempelvis innovativt företagande i anslutning till regionernas universitet och högskolor. Kapacitet kommer också att frigöras för godstrafiken på den gamla banan genom att persontrafiken flyttas över till Ostlänken.

En ny stambana planeras också mellan Göteborg och Borås. Mellan dessa de två största städerna i Västra Götaland går det i dag tio miljoner arbetspendlingsresor per år. Genom den föreslagna investeringen kortas restiden, och antalet avgångar i varje riktning mer än fördubblas. Stambanan är tänkt att gå via Landvetters flygplats, som i dag inte har någon järnvägsförbindelse. Vidare kommer det antligen att bli en ny järnvägsbro och dubbelspår på hamnbanan till Nordens viktigaste och största hamn, som ligger på ön Hisingen i Göteborg.

En förhandlingsperson kommer att tillkallas för Stockholm. Denna förhandlingsperson ska genomföra förhandlingar om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en samlad trafiklösning som omfattar en utbyggnad av tunnelbanans blå linje och anslutande åtgärder i Stockholms östra delar, allt för att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholms län.

En viktig del i infrastruktursatsningen för Kristdemokraternas del är det tillskott som sker för att påskynda angelägna trafiksäkerhetsinsatser på vårt vägnät. Att bygga om farliga vägsträckor till mötesfria vägar är en central del i trafiksäkerhetsarbetet. Det möjliggörs nu genom att vi satsar stora resurser på väginvesteringar, vilket inte faller alla oppositionspartier i smaken.

Åtgärderna i Alliansens utökade satsningar inriktas mot de viktigaste transportlederna och sträckor som är betydelsefulla för arbetspendling.

Satsningarna innebär också att det skapas utrymme för att tidigarelägga redan planerade investeringar som är angelägna ur kapacitetssynpunkt och för ökad trafiksäkerhet. Vi möjliggör snabbare ombyggnationer av vägar som utgör dödsfällor runt om i landet.

De besked Alliansen kunnat lämna om tidigareläggningar har väckt en stor lättnad och glädje i de berörda regionerna, bland annat för att vi har kunnat meddela att tidigareläggning nu möjliggörs för sträckor på E22 i Kalmar län, E20 i Västra Götaland och riksväg 26 i Jönköpings län.

Det här är några exempel, men de oerhört viktiga och efterlängtade just av trafiksäkerhetsskäl.

När det gäller trimningsåtgärder för att öka kapaciteten i transportsystemet nämner regeringen åtgärder för järnvägen som att förlänga plattformar så att längre tåg kan köra och på det sättet öka kapaciteten för pendling. Ombyggnad och uppgradering av stationer och rangerbangårdar kan möjliggöra en effektivare användning. Förbättringar av signalsystemen kan också ge förutsättningar för ökat kapacitetsutnyttjande.

Trimningsåtgärder för att öka kapaciteten på väg kan vara aktuella genom att man ökar antalet körfält inom vägområdet, installerar mitt-räcken, breddar befintliga vägar, förbättrar trafikplatser och styr trafiken genom informationsåtgärder vid påfarter. På vägsträckor med omfattande pendling morgon och kväll kan det också vara aktuellt med reversibla körfält, det vill säga körfält som används omväxlande i den ena och i den andra riktningen.

När det gäller sjöfarten anser regeringen att det behövs förbättrade möjligheter för sjöfarten att avlasta infrastrukturen för landtransporter. Därför kan det behövas förbättringar av anslutningarna till hamnarna, till exempel ökad bärighet, breddning av vägar eller förstärkta järnvägsanslutningar. Även i farlederna in till hamnarna kan åtgärder behövas, exempelvis muddring och utmärkning av inseglingstrännan.

Transportsystemet står inför stora utmaningar när det gäller kapacitet, miljöutmaningar, utvärdering och uppföljning. Det är därför av stor vikt att forskningsmedel avsätts inom detta område. Det är också viktigt att transportsektorns aktörer i större utsträckning utnyttjar den kompetens som finns vid våra universitet och högskolor. För närvarande finns de största transportsforskningsmiljöerna på Kungliga Tekniska högskolan, Chalmers Tekniska högskola, Lunds universitet och VTI.

Herr talman! Alliansen har två reservationer, och jag vill, precis som många andra har gjort, kommentera den ena om banavgifter.

Sverige har låga banavgifter sett från europeisk nivå. Riksdagen har sedan tidigare ställt sig bakom planerna på att successivt höja banavgifterna. Det gjorde vi genom trafikutskottets betänkande 2009/10:TU24 *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 m.m.*

Regeringens utgångspunkt är att banavgifterna ackumulerat ska ge 15,6 miljarder kronor för perioden 2010–2021. Banavgiften som järnvägens operatörer bidrar med kommer att finansiera drift och underhåll och reinvestering till järnvägsinfrastrukturen, något som behövs och som alla partier borde vara intresserade av att tillföra medel till.

Vi vet att järnvägen har problem med eftersatt underhåll som i sin tur orsakar förseningar och inställda tåg. Detta ställer sig inte den samlade oppositionen bakom. De vill inte tillföra mer pengar till järnvägsnätet. Med den text och det förslag som nu föreligger från oppositionen går

järnvägen miste om 10 miljarder kronor under den kommande planeringsperioden 2014–2025. Det är sorgligt och stämmer dåligt med tanke på debatten om SJ och bristen på rälsunderhåll som denna förmiddag och eftermiddag har förts i riksdagen från oppositionen.

Jag vill avsluta med att önska alla mina kolleger och hela utskottskansliet en riktigt avkopplande och fin julhelg!
(Applåder)

I detta anförande instämde Christer Akej, Lotta Finstorp, Eliza Roszkowska Öberg och Jan-Evert Rådström (alla M), Lars Tysklind (FP) samt Göran Lindell och Anders Åkesson (båda C).

Anf. 162 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag har två små enkla frågor till Annelie Enochson.

Jag mottar med tacksamhet Annelie Enochsons stöd för att kunna åka fort mellan Stockholm och Linköping. Jag noterar att hon vill kapa hastigheten med 30 minuter. Anders Borg vill, som vi nämnde innan, kapa lite mer.

Min enkla fråga för riksdagens protokoll är: Hur fort måste man åka för att komma ned i de där tiderna som Annelie Enochson pratar om mellan Stockholm och Linköping? Det vore intressant att veta vilka investeringar man måste göra.

Min andra fråga gäller det att Annelie Enochson har helt fel om underhållspengarna. Så här beskriver Svenska Dagbladets näringslivsdel er underhållspolitik: ”Håll i tågsatsningen”. De tre närmaste åren klarar ni inte den nivå som Trafikverket och Kapacitetsutredningen anser krävs.

Annelie Enochson har framför sig vårt förslag till planeringsram för de närmaste tolv åren, fram till 2025. Kan hon till kammarens protokoll läsa in hur mycket mer vi har till underhåll än vad hon har i den planering hon tänker rösta för?

Anf. 163 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Herr talman! När det gäller hur fort man ska åka för att komma ned 30 minuter har jag grundat siffran på vad Trafikverket har sagt.

Som svar på den andra frågan vill jag säga att jag inte brukar hänvisa till vad Svenska Dagbladets näringslivsbilaga säger, utan jag vill hellre referera till vad Näringsdepartementet säger. Det är de som säger att det är 10 miljarder. Som vi alla tre här har sagt är det de siffrorna som kommer att minska om vi inte får lov att höja. Det är alltså Näringsdepartementets siffror.

Anf. 164 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Varför hänvisar Annelie Enochson till Näringsdepartementet? Hon har ju siffrorna vid sin högra hand. Nu har hon händerna på dem, i utskottsbetänkandet. Där står hur mycket mer vi har till underhåll än vad ni har. Varför ska Annelie Enochson hänvisa till någon annan? Läs den socialdemokratiska planeringsramen! Den ligger på riksdagens hemsida, betänkande 2012/13:TU2. Var och en kan läsa det.

Det är en lögn att vi skulle ha mindre till underhåll än vad ni har. Vi har mer till underhåll. Vi tillskjuter pengar. Vi drar inte ifrån. Det står att läsa för var och en.

Jag känner Annelie Enochson så väl att jag vet att hon mycket väl är läskunnig. Hon behöver inte gå till Näringsdepartementet och kolla vad de säger om Socialdemokraternas förslag. Annelie Enochson har förslaget framför sig. Vi har diskuterat det vid fem utskottsmöten i rad. Fem gånger har hon fått det utsänt. Det kan väl inte vara obekant för Annelie Enochson.

(Applåder)

Anf. 165 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Herr talman! Jag förstår att Anders Ygeman inte riktigt hör vad jag säger. Han ställde en fråga om de 10 miljarderna. Det var den jag svarade på.

När det gäller er egen budget vill jag gärna läsa vad som står här. Anders Ygeman hänvisade innan till att det saknas 500 miljoner, från 8,7 miljarder till 8,2 miljarder.

I er budget har ni 400 miljoner mer än oss. Miljöpartiet har 2 miljarder. Sverigedemokraterna har 1 miljard och Vänstern har 6,9 miljarder. Det är det som skiljer från oss.

Anders Ygeman undrade förut var vi tar dessa 500 miljoner från. Ni har själva inte dessa 500 miljoner, för i er budget har ni bara 400 miljoner. Det är ganska intressant när man hör Anders Ygemans retorik här, för den stämmer inte med vad han själv säger.

Jag har några sekunder kvar. Jag vill kort kommentera debatten om SJ. Det var inte så länge sedan vi hade SJ här. De berättade att de planerade att ställa in tågen om det blev urdålig väderlek. Du var med, och hela oppositionen var med.

Det var ingen vid det mötet som hade några synpunkter när Jan Sundling var här. Det är lite märkligt att man nu hela tiden säger att det är väldigt dåligt när man har blivit förvarnad om att SJ kommer att ha en vintertidtabell.

Jag tycker att SJ gör klokt i detta. Det innebär till exempel att när jag ska åka till Göteborg vet jag att mitt tåg 17.36 är inställt. Men jag kan ta tåget antingen 17.14 eller 18.14. Jag tycker att det är bra att SJ har den framförhållningen.

Anf. 166 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Tyvärr jämför Annelie Enochson äpplen och päron. De siffror som du nyligen redogjorde för var budgeten 2013. Det jag och också Anders Ygeman talar om är planeringsramarna för 2014–2025.

Jag tycker att du ska titta på sidan 183. Där sägs från Vänsterpartiets sida: Regeringen föreslår att den genomsnittliga ramen ska höjas till 7,2 miljarder kronor per år. Vi säger: "Det är positivt att regeringen på så vis har höjt ambitionerna jämfört med innevarande planeringsperiod. Regeringens förslag är dock otillräckligt. Enligt Trafikverkets Kapacitetsutredning behövs en årlig ram för underhåll och reinvestering på 8,2 miljarder kronor per år."

Det var precis det jag sade i mitt anförande. Ni använder alltså banavgifterna för att finansiera underhållet. Vi tillför pengar i vår planeringsram förutom miljarden. Vi har en ännu högre ambition. De pengarna finns, Annelie Enochson. Vi har tänkt på detta.

Jag undrar om ni riktigt har analyserat oppositionspartiernas förslag, eftersom Näringsdepartementet har kommit med att det handlar om 10 miljarder. Ni har inte jämfört med det vi faktiskt har motionerat om. Ni får bakläxa. Gå och läs på vad vi egentligen föreslår innan ni säger någonting!

Anf. 167 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Herr talman! Jag tror nog att vi har satt oss in så gott vi har kunnat för att förstå. Det var lite det jag nämnde här. Det visar vilka olika nivåer ni ligger på.

Man föreslår alltid mer när man är i opposition. Det gör man. Vad vi har försökt att göra är en realistisk infrastrukturproposition med 522 miljarder under planeringsperioden. Vi har gjort det utifrån att vi kommer att klara det.

Här kommer att finnas järnvägsplaner och vägplaner. Det är en lång planering. Det vet också Siv Holma att det är. Vi räknar med att under den tioårsperiod som den nationella planen kommer att gälla kommer pengarna att räcka.

Vi hade däremot behövt ha de 10 miljarder som Siv Holma och oppositionen tyvärr ser till inte finns. Det tycker jag är sorgligt.

Anf. 168 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Annelie Enochson från Kristdemokraterna säger att när man är i opposition har man lättare för att föreslå högre anslag till järnvägsunderhållet. Ser man på det erfarenhetsmässigt har det inte skett. När ni exempelvis var i opposition föreslog ni inte speciellt många gånger mer resurser till järnvägsunderhållet. Det är det ena.

Det andra är att hon säger att vi har tagit bort några pengar från er sida. Det låter väldigt konstigt, eftersom det är ni som innehar regeringsmakten. Vi har bara redogjort för hur vi skulle göra om vi hade regeringsmakten.

Vi har skissat på och tagit hänsyn till att vi behöver stärka och få ett bättre järnvägssystem än det vi har. I stället för att ni redovisar vad ni vill göra håller ni på att bli opposition till oppositionen. Det är dags för Annelie Enochson och hennes kolleger att ta sitt ansvar som regeringsparti.

Är det så att det fattas pengar får ni anslå dem. Då sänker man inte bolagsskatten med 16 miljarder. Man behöver de pengarna till järnvägsunderhållet. Man sänker inte krogmomsen med 6 miljarder per år. Man använder de pengarna till att stärka järnvägssystemet. Så enkelt är det.

Det kan man göra om den politiska viljan finns.
(Applåder)

Anf. 169 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Herr talman! Jag tycker att vi har lagt fram en väldigt bra infrastrukturproposition. Jag är väldigt stolt över den. Det satsas 522 miljarder, vilket är historiskt stort. Det har aldrig lagts så mycket pengar på infrastrukturen som vi nu kommer att lägga 2014–2025.

Av de pengarna har vi lagt 241 miljarder på drift och underhåll. Det finns ingen som har gjort detta tidigare. Från förra gången 2009 har vi ökat 20 procent. Det är jag jättestolt över. Jag är glad över vår proposition.

Till skillnad från det som har lagts fram under den socialdemokratiska regeringen, när ni var medarrangörer i det hela, har vi fullständig täckning för pengarna. Vi har också visat vad vi kommer att göra med pengarna. Det finns järnvägsplaner och vägplaner för att klara av detta. Det är jag stolt över.
(forts. 11 §)

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.56 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

9 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 12 december

SfU1 Utgiftsområdena 10, 11 och 12 inom socialförsäkringsområdet

Punkt 1 (Allmänna principer för socialförsäkringarna)

1. utskottet

2. res. 1 (S)

3. res. 2 (MP)

Förberedande votering:

95 för res. 1

23 för res. 2

190 avstod

41 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

173 för utskottet

94 för res. 1

41 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 1: 94 S

Avstod: 23 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Leif Pettersson (S) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Punkt 6 (Karensdag)

1. utskottet

2. res. 5 (V)

Votering:

289 för utskottet

19 för res. 5

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 97 M, 23 MP, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 5: 1 S, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 8 (Studerande och sjukförsäkringen)

1. utskottet

2. res. 7 (S)

Votering:

195 för utskottet

94 för res. 7

18 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 96 M, 23 MP, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 7: 94 S

Avstod: 18 V

Frånvarande: 17 S, 11 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 10 (Rehabilitering)

1. utskottet

2. res. 9 (V)

Votering:

173 för utskottet

18 för res. 9

115 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 9: 18 V

Avstod: 92 S, 23 MP

Frånvarande: 19 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 11 (Förrehabilitering)

1. utskottet

2. res. 10 (S, MP)

Votering:

172 för utskottet

117 för res. 10

18 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 M, 1 MP, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 10: 95 S, 22 MP

Avstod: 18 V

Frånvarande: 17 S, 11 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 14 (Arbetskadeförsäkringen)

1. utskottet

2. res. 14 (S, MP, V)

Votering:

173 för utskottet

135 för res. 14

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 14: 94 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 15 (Finansiell samordning m.m.)

1. utskottet

2. res. 15 (S)

Votering:

194 för utskottet

96 för res. 15

18 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 22 MP, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 15: 95 S, 1 MP

Avstod: 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 22 (Inkomstpension m.m.)

1. utskottet

2. res. 21 (S)

3. res. 22 (V)

Förberedande votering:

96 för res. 21

18 för res. 22

194 avstod

41 frånvarande

Kammaren biträdde res. 21.

Huvudvotering:

195 för utskottet

95 för res. 21

18 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 23 MP, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 21: 95 S

Avstod: 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 23 (Premiepension)

1. utskottet

2. res. 23 (V)

Votering:

288 för utskottet

18 för res. 23

2 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 97 M, 23 MP, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 23: 18 V

Avstod: 2 S

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 24 (Mål för familjepolitiken)

1. utskottet

2. res. 25 (MP)

Votering:

172 för utskottet

24 för res. 25

112 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 2 S, 95 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 25: 1 S, 23 MP

Avstod: 92 S, 2 M, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Carina Adolfsson Elgestam och Lena Sommestad (båda S) anmälde att de avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Anna Kinberg Batra (M) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Prot. 2012/13:43

13 december

Punkt 25 (Ekonomisk utsatthet bland barnhushållen)

1. utskottet

2. res. 26 (S, MP, V)

Votering:

172 för utskottet

136 för res. 26

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 26: 95 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 29 (Fördelning av föräldrapenning)

1. utskottet

2. res. 29 (S, MP)

3. res. 30 (V)

Förberedande votering:

118 för res. 29

19 för res. 30

170 avstod

42 frånvarande

Kammaren biträdde res. 29.

Huvudvotering:

172 för utskottet

117 för res. 29

18 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 29: 95 S, 22 MP

Avstod: 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 3 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 37 (Vårnadsbidrag)

1. utskottet
2. res. 39 (S, MP, V)

Votering:

172 för utskottet

135 för res. 39

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 39: 94 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 18 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU1 Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg

Punkt 2 (Avgiftsfri hälso- och sjukvård för barn)

1. utskottet

2. res. 1 (SD)

Votering:

287 för utskottet

21 för res. 1

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 97 M, 23 MP, 20 FP, 19 C, 18 V, 17 KD

För res. 1: 2 S, 19 SD

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Tomas Eneroth och Ylva Johansson (båda S) anmälde att de avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Punkt 4 (Speciallivsmedel)

1. utskottet

2. res. 3 (SD)

Votering:

288 för utskottet

19 för res. 3

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 95 S, 97 M, 22 MP, 20 FP, 19 C, 18 V, 17 KD

För res. 3: 19 SD

Frånvarande: 17 S, 10 M, 3 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 5 (Subventionering av insulinpumpar)

1. utskottet

2. res. 4 (MP, SD, V)

Votering:

250 för utskottet

58 för res. 4

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 95 S, 97 M, 1 MP, 20 FP, 19 C, 1 V, 17 KD

För res. 4: 22 MP, 19 SD, 17 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 6 (Jämlik hälsa)

1. utskottet

2. res. 5 (S, MP, V)

Votering:

172 för utskottet

136 för res. 5

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 5: 95 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 9 (Vård för personer som vistas i Sverige utan tillstånd)

1. utskottet

2. res. 7 (SD)

3. res. 8 (V)

Förberedande votering:

20 för res. 7

21 för res. 8

267 avstod

41 frånvarande

Kammaren biträdde res. 8.

Huvudvotering:

174 för utskottet

18 för res. 8

116 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 22 MP, 19 FP, 19 C, 17 KD

För res. 8: 18 V

Avstod: 95 S, 1 MP, 1 FP, 19 SD

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Prot. 2012/13:43

13 december

Punkt 10 (Krigs- och tortyrskadade)

1. utskottet

2. res. 9 (MP)

Votering:

266 för utskottet

23 för res. 9

18 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 9: 23 MP

Avstod: 18 V

Frånvarande: 18 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 17 (Insatser mot hemlöshet)

1. utskottet

2. res. 16 (SD)

Votering:

175 för utskottet

19 för res. 16

114 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 M, 23 MP, 20 FP, 19 C, 17 KD

För res. 16: 19 SD

Avstod: 95 S, 1 M, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 25 (Kvinnojourer)

1. utskottet

2. res. 24 (S, MP, V)

Votering:

172 för utskottet

136 för res. 24

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 24: 95 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 27 (Brottsofferjourer med hbtq-kompetens)

1. utskottet

2. res. 26 (MP, V)

Votering:

266 för utskottet

42 för res. 26

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 26: 1 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Prot. 2012/13:43

13 december

Punkt 30 (Förslag om ökad säkerhet vid beslut om och utbetalning av assistansersättning)

1. utskottet

2. res. 29 (S, MP, V)

Votering:

172 för utskottet

136 för res. 29

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 29: 95 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 32 (Gårdsförsäljning)

1. utskottet

2. res. 33 (SD)

Votering:

154 för utskottet

19 för res. 33

135 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 1 MP, 20 FP, 19 C, 17 KD

För res. 33: 19 SD

Avstod: 95 S, 22 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

**SoU5 Inspektionen för vård och omsorg – en ny tillsynsmyndighet
för hälso- och sjukvård och socialtjänst**

1. utskottet

2. res. (S)

Votering:

213 för utskottet

95 för res.

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 23 MP, 20 FP, 19 C, 19 SD, 18 V, 17 KD

För res.: 95 S

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

SoU8 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om fonden för europeiskt bistånd till dem som har det sämst ställt

Kammaren biföll utskottets förslag.

10 § Beslut om ärende som slutdebatterats vid dagens sammanträde

TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Punkt 6 (Transportstyrelsens verksamhet)

1. utskottet

2. res. 1 (S, MP, V)

Votering:

170 för utskottet

136 för res. 1

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 20 FP, 18 C, 18 SD, 17 KD

För res. 1: 95 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 5 C, 2 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 7 (Trafikverkets telekommunikationsverksamhet (ICT))

1. utskottet

2. res. 2 (S, MP, V)

Votering:

172 för utskottet

136 för res. 2

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 2: 95 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 8 (Trafikverkets färjeverksamhet)

1. utskottet

2. res. 3 (MP, V)

Votering:

266 för utskottet

42 för res. 3

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 97 M, 20 FP, 19 C, 19 SD, 17 KD

För res. 3: 1 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 17 S, 10 M, 2 MP, 4 FP, 4 C, 1 SD, 1 V, 2 KD

11 § (forts. från 8 §) Transportsystemets inriktning (forts. TU2)

*Transportsystemets
inriktning*

Anf. 170 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag har haft förmånen att sitta och lyssna på debatten ända från början. Det finns ett antal besked som man skulle vilja ha. Ett av dem är hur eniga de olika oppositionspartierna egentligen är. Det är bra att vi fått ett tydligt besked. Anders Ygeman från Socialdemokraterna sade i sitt inledningsanförande: Å ena sidan en regering, å andra sidan Socialdemokraterna. Det är bra att få det beskedet.

Varför har vi den här debatten? Varför har regeringen lagt fram ett förslag, en proposition, om investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem? Vi vet vad skälet är i grunden. Sverige är ett avlångt land långt uppe i norra Europa. Vi har ungefär 1 200 mil järnväg, 17 000 mil väg om vi inte tar hänsyn till de enskilda vägarna som vi hört om i dag. Vi har 50-talet hamnar och 40-talet flygplatser.

Vi har människor som bor spridda över hela landet. Det finns en djup insikt om att bra transporter som är punktliga är förutsättningen för att människor ska kunna ha ett fungerande vardagsliv och arbetsliv. Det är också förutsättningen för att företag ska kunna verka och växa. Anders Ygeman började med att säga att det handlar om framtid, jobb och miljö, och det ligger väldigt mycket i det. Vi vet att Sverige som en starkt exportberoende nation måste ha fungerande transporter inte bara inom landet utan också till och från landet. Dessutom vet vi att Sverige är ett oerhört attraktivt land oavsett årstid. Årstiderna kanske till och med är charmen med Sverige. Det gör att mängder av människor inte önskar något hellre än att komma hit och besöka hela landet. Då behövs bra infrastruktur.

När jag träffar mina kolleger i övriga Europa visar det sig att de har det rätt tufft just nu. Därför skulle jag vilja ta upp den person som nämnades i tidigare replikskiften, Anders Borg. Han har tillsammans med den övriga alliansregeringen sett till att vi i motsats till andra länder kan höja ambitionerna för infrastruktur med ytterligare 20 procent.

Den föreliggande propositionen anger inriktningen och ramarna. En viktig förutsättning för att det ska fungera är att vi tänker gränslöst, gränslöst över kommungränser, länsgränser och landgränser. Lika viktigt är att tänka sig infrastrukturen som en del i ett samhällsbygge. När man planerar för bostäder och för näringsliv måste infrastrukturen finnas med.

Oerhört viktigt är att vi tänker gränslöst när det gäller samtliga trafikslag – sjöfarten, flyget, landtransporterna på väg och järnväg. Vi har särskilt velat fokusera på att hålla ihop dessa så att vi ska kunna nå de transportpolitiska målen som ju ska säkerställa en hållbar transportförsörjning i hela landet och bidra till tillväxt, livskvalitet och välfärd. Det handlar om att tänka hela vägen då det gäller godsstråken, godsstråken som hänger ihop från början till slut.

Vi måste även ha med arbetspendlingen. Vi vet att 98 procent av alla resor vi gör är kortare än 10 mil. Det är vårt vardagsresande. Vidare måste vi vara medvetna om att tillståndet i vår omvärld kan förändras,

vilket påverkar oss direkt, både om det händer någonting i vår närhet och längre bort. Därför nämns gruvnäringen specifikt. Det är inte bara LKAB som expanderar utan de får också nya kolleger i Pajala – och de börjar få ut sin malm redan nästa år. Dessutom öppnas gruvor i Bergslagen, något som ju inte tagits hänsyn till i den nuvarande planen.

När jag för två år sedan tillträdde som infrastrukturminister fanns en ganska nyantagen nationell plan för åren 2010–2021. Även om, för ovanlighetens skull, allt i en plan förverkligades skulle vi ganska snart se att vi fortfarande kommer att ha kapacitetsproblem och flaskhalsar i transportsystemet. Därför gav jag Trafikverket i uppdrag att undersöka hur våra vägar och järnvägar mår så att de ska kunna återfå den standard som de en gång i tiden var byggda för. I dag håller de inte måttet. Den andra delen i uppdraget handlar om hur vi kan öka kapaciteten i hela transportsystemet.

Vi föreslår nu en ram på 522 miljarder kronor. Drift och underhåll av järnväg får under perioden 86 miljarder; det är 20 procent mer än tidigare. Vägar får 155 miljarder, vilket är betydligt mer än tidigare. Dessutom lägger vi 281 miljarder för att utveckla hela transportsystemet.

Räcker detta? Är det tillräckligt? Lyssnar jag på oppositionen säger de att det behövs mer. Låt mig då betona att jämfört med 2006 får järnvägen i dag dubbelt så mycket pengar för drift och underhåll. Med det förslag som vi nu resonerar om kommer det att bli mer. Det finns en utmaning i att se till att de pengar som vi avsätter används för rätt saker, att åtgärderna som sätts in får avsedd effekt. Det är en skyldighet att följa upp och se till att det blir bra. Vi har en skyldighet gentemot de resenärer som planerar sitt liv utifrån att vardagen ska fungera med pålitliga resor. Det gör det inte fullt ut i dag.

Även om jag säger att det blivit mycket bättre, också vintertid, är det inte samma sak som att det är bra. Snarare visar det på hur dåligt det varit tidigare.

När jag lyssnar på oppositionspartierna är det helt rätt, herr talman, att Siv Holma blev lite upprörd innan vi avbröt för votering. Det är helt rätt; oppositionspartierna föreslår mer pengar till drift och underhåll och till nya investeringar. Det ifrågasätter jag inte. Det jag däremot ifrågasätter är hur man väljer att finansiera denna extra satsning.

När jag tittar på de olika förslagen ser jag att Socialdemokraterna lägger ungefär 46 miljarder mer på hela planperioden, allt i stort sett finansierat med införandet av en kilometerskatt, förlåt, en vägsitageavgift, som de valt att kalla den.

Jag lyssnade också på Stina Bergström, Miljöpartiet, och Siv Holma. Stina Bergström säger att nej, vi behöver 56 miljarder mer. Detta finansieras, enkelt uttryckt, genom att man inför en – det kanske var en lastbilsskatt, eller var det en kilometerskatt, ungefär samma skatt i alla fall. Dessutom vill man riva upp beslutet om Förbifart Stockholm för att finansiera sina egna förslag. Jag lägger ingen värdering i det mer än att jag konstaterar detta.

Siv Holma gör på samma sätt. En skillnad är dock att man flyttar över pengar från väg till järnväg. Då kommer man upp i 73 miljarder. Siv Holma säger nej till Förbifart Stockholm och till Österleden.

Min fråga till Anders Ygeman blir naturligtvis: Står Socialdemokraterna fast vid det som jag har trott hela tiden, att förbifarten i Stockholm

ska byggas? Om svaret är ja, blir min fråga till Miljöpartiet och Vänsterpartiet: Hur ska ni då fylla upp er finansiering som redan där tappar i storleksordningen 30 miljarder?

Jag lyssnade på Anders Ygeman som i sin ambition att vilja väldigt mycket mer radade upp ett antal i och för sig väldigt viktiga objekt som bör komma till stånd. När jag slutade räkna var jag uppe i nästan 100 miljarder och började titta på hur mycket Socialdemokraterna föreslår i investeringsanslag. Det var ungefär 36 miljarder, och jag konstaterade: Oj då, det saknas visst 60 miljarder för att komma dit. Är det återigen en första-spadtaget-politik som vi ska räkna med?

När Siv Holma börjar räkna upp sina objekt, herr talman, slutade jag faktiskt att räkna ungefär vid 250 miljarder och konstaterade när jag tittade på förslaget att det skulle vara 71 miljarder. Jag avstår från att tala om hur mycket som saknas i det sammanhanget.

Låt mig ändå få komma in på en sak om medfinansiering, eftersom det finns ett tillkännagivande där. Det är helt riktigt att Riksrevisionen riktade kritik mot de medfinansieringsavtal som har legat till grund för nuvarande plan. Det var också därför som regeringen tillsatte en utredning, en medfinansieringskommitté, och också i den här propositionen har tagit hänsyn till vad Riksrevisionen sade. Min fråga är snarare: Vad mer är det som oppositionspartierna anser skulle förtydligas när det gäller medfinansiering, eftersom vi snart ska återkomma med en åtgärdsplanering?

Sedan har det varit en hel del diskussion om banavgifterna. I Sverige brukar vi prata om, vilket man gör i övriga Europa också, att de olika transportslagen ska stå för sina egna kostnader. Den uppfattningen tror jag att vi delar allihop. När jag hör att det ska vara rättvisa konkurrensvillkor och att transportslaget också konkurrensmässigt ska hanteras likvärdigt kan jag bara konstatera det som Trafikanalys och VTI säger, att 40 ton gods som ska transporteras 40 mil på lastbil har en tio gånger högre kostnad än vad det är på järnväg. Är det rättvist eller inte? Jag lägger ingen aspekt på det.

Det som jag tänker är, att om man ska införa en vägslitageavgift eller en lastbilsskatt eller låt oss kalla det en kilometerskatt och man tänker sig att det ska dra in ungefär 4 miljarder per år – Anders Ygeman sade att trafiken kan öka, man får in mer pengar, låt vara att de är på det sättet, för det är också det som man räknar med. Men har man då tagit hänsyn till att det också finns en administrationskostnad på nästan 1 miljard, att man heller inte får räkna med de vägavgifter som vi kallar eurovinjetter som är nästan 800 miljoner kronor? Det innebär att man inte kommer upp i de 4 miljarderna.

Jag kan förstå om man säger: Nej, vi ska inte höja banavgifterna förän vi har höjt kilometerskatten. Men här måste vi nog fundera. Banavgifterna, som tillhör Europas lägsta, är den enda avgift på det enda transportslag där vi enligt lag får ta ut marginaliseringskostnaderna. Det gör inte ens Trafikverket i dag. Om man skulle frysa banavgifterna i dag får vi ett tapp på intäkter, intäkter som vi säger skulle gå direkt till drift och underhåll av järnväg.

För att verkligen veta – jag tycker att det är viktigt att veta innan man bara slår till och höftar till med en kilometerskatt eller om man ska fundera på banavgifter eller inte – har regeringen i dag fattat beslut om att ge

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

VTI, alltså Statens väg- och transportforskningsinstitut, i uppdrag att faktiskt ta fram ett kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Detta är särskilt viktigt, inte minst för att få en bild av näringslivets totala kostnader och deras konkurrenssituation avseende trafikens samhällsekonomiska kostnader. Det är ju av dem vi i sådana fall skulle kunna ta ut en betalning för att just få det som oppositionspartierna säger är så viktigt, en rättvisa och rättvisa konkurrensvillkor.

Jag skulle ändå, herr talman, vilja ställa en fråga till oppositionspartierna, som nu så gärna vill införa denna rattskatt. På vilket sätt, om vi nu ska prata jobb, skapar 700 miljoner kronor i ökade kostnader fler jobb till exempel i svensk skogsnäring?

Herr talman! Vi kommer snart efter det att detta är beslutat att få en åtgärdsplanering. Då kommer de olika objekt som knyter ihop hela landet att pekas ut. Det är objekt som stärker storstäderna som växer, som hjälper godstransporterna i näringslivet och som gör att Sverige långsiktigt kan klara tillväxt, livskvalitet och välfärd.

(Applåder)

I detta anförande instämde Christer Akej, Lotta Finstorp, Gunnar Hedberg, Edward Riedl, Jessica Rosencrantz, Eliza Roszkowska Öberg och Jan-Evert Rådhström (alla M), Lars Tysklind (FP), Göran Lindell och Anders Åkesson (båda C) och Annelie Enochson (KD).

Anf. 171 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Jag lyssnade intresserat på anförandet. Jag kan konstatera att jag och statsrådet är eniga om mycket. Det finns några saker som skiljer oss. Låt oss resonera om dem.

När järnvägens brister är så uppenbara och tågen står stilla, varför lägger ni er 400–500 miljoner under Kapacitetsutredningens förslag? Vore det inte en poäng att vara på den nivån från början?

När vi ska bygga järnväg för framtiden – Ostlänken ska vara klar nägonstans runt 2020–2025 – är det inte smart att då bygga den med framtidens teknik, med modern europeisk standard snarare än gårdagens teknik?

Ni vill femdubbla banavgifterna. Det finns en poäng med att de är låga i ett europeiskt snitt. Det finns också en poäng med att om man genomför höjningen riskerar det att slå hårt mot det vi kallar kombitrafiken, det vill säga att man kan kombinera en lastbilstransport med järnvägstransport genom att köra delvis på järnväg, delvis på väg.

Vi vill införa en vägsplitageavgift för att delvis flytta över gods från väg till järnväg. Då är frågan: Hur kan det här leda till nya jobb? Naturligtvis genom det vi gör med pengarna, när vi investerar dem i framtidens vägar och järnvägar. Det beror ju på vad du använder pengarna till. Jag tror att både du och jag är ganska överens om att vägar och järnvägar kan skapa nya jobb.

Du påstår att det saknas pengar i vår budget. Det vänder jag mig kraftigt emot. Jag tror att det beror på att du inte räknar med de projekt du själv har åkt runt och lovat ut. Jag har ju läst pressklippen, presentation efter presentation med projekt. Det är klart att om du bara räknar dem på min budget och inte på din budget kan du komma fram till den slutsatsen. Annars blir det svårt.

Om vi ska vara seriösa borde vi kunna sätta oss ned och titta över de här sakerna. Det borde finnas gemensamma beröringspunkter. Det borde inte vara så att det är hur det åttonde partiet råkar rösta någon gång i riksdagen som avgör transportpolitiken fram till 2025.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Anf. 172 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Trafikverket har nu, faktiskt för första gången, tagit fram ett gediget och bra underlag för vad som behövs för att vi ska få ordning på hela transportsystemet, inte minst järnvägen.

I ett tidigare skede sade man att vi behövde ha 23 miljarder till drift och underhåll. De fick 3,6 miljarder för åren 2012–2013. Nu får de ytterligare 20 miljarder. Det är ganska precis. Det är ett sätt att räkna på det hela.

Det andra är att vi har anslagit i nivå för hela perioden. Då är det 86 miljarder för drift och underhåll.

Detta är vad vi gör i anslag. Därtill kommer det som Anders Ygeman egentligen inte delar uppfattning om, dels Trafikverkets egna påtagna effektiviseringar, dels de banavgifter som Trafikverket i sin myndighetsroll borde kunna höja och som går direkt till drift och underhåll. Då är vi i paritet med det som Kapacitetsutredningen säger.

När det gäller Ostlänken tycker jag att alla här inne borde säga: Äntligen! Äntligen har vi en regering som har gått från ord till handling. Äntligen har det faktiskt kommit så långt att vi säger att vi också ska fatta beslut om en sträcka på vår stambana där vi har överbelastning ett antal gånger per år, vilket också skulle gynna hela Mälardalen, inte minst den fjärde storstadsregionen.

När det gäller banavgifterna och situationen för till exempel kombitransporter delar Anders Ygeman och jag uppfattningen att både lastbilar och tåg behövs. Kan de göra en kombination är det bättre. Den viktigaste förutsättningen för detta är att få punktlighet i järnvägen. Det är det bästa sättet att skapa konkurrenskraft för järnvägen. Det hoppas jag att inte Anders Ygeman är emot.

Anf. 173 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Det märkliga är att vi har denna klimatutmaning. Utsläppen från lastbilstrafiken har ökat med 44 procent, men regeringens mål är att utsläppen ska minska med 40 procent. Att i den sekunden säga att vi inte ska lägga ett enda öre mer på lastbilstrafiken, men att vi ska femdubbla avgifterna på järnvägstrafiken, är lite märkligt. Är verkligen detta den smartaste av all politik? Om vi vill klara klimatet och jobben – borde vi inte göra något på lastbilssidan och något på järnvägssidan? Det är där vi skiljer oss åt. Vi socialdemokrater vill lite mer på klimatsidan, och kanske vill vi lite mer när det gäller underhåll och investeringar.

Statsrådet vill att jag ska säga "äntligen" över Ostlänken. Okej då: Äntligen! Men vilken ostlänk blir det? Är det den planering som statsrådet tar upp som gäller, eller ska man riva upp planeringen och bygga något helt annat än Ostlänken, något slags 200–250-kilometersbana som ska blandas med gods? Det avgör lite hur starkt det där äntligen blir. Det hoppas jag att statsrådet har respekt för.

Jag hoppas att det ska gå att hitta gemensamma punkter framåt. Jag tror att om den här nationen ska klara framtidsfrågorna, jobben, klimatet och att gå in i framtiden kan vi inte käbbla om sådant vi faktiskt är överens om. Då ska vi ta debatten i de frågor där vi är oense. Det tror jag att väljarna har rätt att begära av oss.

Anf. 174 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Jag noterar den attitydförändring som Anders Ygeman uppvisar. Det handlar bland annat om att de ramar om 522 miljarder som riksdagen ska fatta beslut om ska gälla. Jag konstaterar att Anders Ygeman tycker att det är bra att vi nu satsar mer på järnväg och hela transportsystemet, att det kommer att komma mer pengar till drift och underhåll.

Jag kan också konstatera att Anders Ygeman tycker att det är bra att Ostlänken beslutas. Men låt oss också respektera den åtgärdsplanering som nu börjar och det detaljarbete som Trafikverket ska göra. Att Ostlänken ska byggas råder det inget tvivel om. Nu är det den här regeringen som har föreslagit detta.

Miljön ingår i detta också. Om det är något där vi har en utmaning på transportsidan är det just att leva upp till våra miljö- och klimatkrav. Men det är här vi ser en hel del av lösningarna. Utsläppen är faktiskt lägre i dag än 2006, trots att vi kör och transporterar mer enligt Naturvårdsverket. Det måste vi fänga upp. Det är viktigt att den trenden inte bryts.

Jag tycker fortfarande att om Anders Ygeman menar allvar med att vi ska komma överens om saker och ting, ska uppdraget som VTI har fått att se över de olika kostnaderna för de olika transportslagen hellre ligga till grund innan vi sätter upp ett finger i luften och funderar på hur mycket vi ska öka kostnaderna för till exempel åkerinäringen för att köra lastbil. Transportslagen ska stå för sina kostnader på ett rättvist och konkurrensneutralt sätt.

Anf. 175 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag vet inte om jag ska ta upp min talartid med att presentera hur vi finansierar våra satsningar i vår infrastrukturmotion. Jag kan bara lugna infrastrukturministern med att vår ekonomisk-politiska talesperson Per Bolund är alldeles lugn med vårt förslag. Därmed nog sagt om det.

Förra året när vi stod här talade vi också om banavgifter. Då hade kombiföretaget Cargonet meddelat att de tänkte sluta att köra kombitrafiken. De stod för den större delen av kombitrafiken i Sverige. Det ledde till att mycket av den trafiken flyttade över på väg.

Cargonet och många gods företag säger att de höjda banavgifterna är en orsak av flera orsaker till att de går på knäna.

Jag hörde att infrastrukturministern är bekymrad över förslaget om att införa en kilometerskatt, vägslitageavgift, lastbilsskatt – kalla det vad hon vill. Men har inte den bransch som är oroad över en höjning av banavgifterna någon talan i frågan? Är inte branschen någon man måste lyssna på också?

Jag är mer bekymrad över regeringens infrastrukturproposition och avsaknaden av klimatfokus. Jag har frågat ministern förut, och jag skulle

Anf. 176 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Det är oerhört bra att Stina Bergström känner en trygghet i hur man finansierar sina förslag eftersom det är fråga om en kraftig förstärkning av sådant ni säger att ni vill göra. Jag har full respekt för det.

Har ni inte tänkt, Stina Bergström, att riva upp beslutet om förbifarten? Står inte det i er motion? De pengar som egentligen skulle ha varit avsedda för förbifarten vill ni hellre använda till att göra andra investeringar, alltså finansiera ert förslag. Har jag fel i det, rätta mig gärna, annars kvarstår min kritik.

Sedan var det frågan om banavgifterna. Det är alldeles riktigt att flera inom Näringslivets Transportråd hellre skulle se att det blir ordning på järnvägen först för att sedan betala höjda banavgifter. Jag har full respekt för det också. Men vi är gemensamt överens om att det eftersatta underhållet i dagens järnvägssystem, trots att vi varje år sedan 2006 har höjt ambitionerna och gör mer för järnvägen, inte är okej. Det gör att alla de som vill transportera på järnvägen halkar efter, känner minskat förtroende och blir mindre konkurrenskraftiga. Vi säger att de pengar som kommer in på banavgifterna oavkortat ska gå till att stärka kvaliteten i järnvägssystemet.

Tycker inte Stina Bergström att vi ens en gång ska leva upp till den järnvägsplan som finns sedan 2004? Det finns en lagstiftad rätt att ta ut avgifter för de kostnader som trafiken de facto medför. Är det fel att följa den lag som har stiftats här i kammaren så sent som 2004?

Anf. 177 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Varför har inte Trafikverkets klimatpaket fått vara styrande för hela åtgärdsplaneringen och regeringens infrastrukturproposition? Det var den fråga jag ställde till infrastrukturministern. Jag hörde inget svar på den frågan. Jag fick däremot en hel del andra frågor, men det var inte därför jag begärde replik på infrastrukturministerns anförande.

Riksdagen hade tidigare antagit ett mål för hur trafikens utsläpp skulle minska. Riksdagens mål var att utsläppen år 2010 skulle ha stabiliserats på 1990 års nivå. Det nådde vi inte upp till, och målet fanns inte heller kvar. Det tog alliansregeringen bort och införde i stället det luddiga målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Trafikverket har i sitt klimatpaket gjort en tolkning av målet, och Miljöpartiet föreslår utifrån den tolkning som Trafikverket har gjort ett mål på 80 procents minskning av trafikens klimatutsläpp till år 2030.

Vad tycker infrastrukturministern om det målet? Är det möjligt att uppnå? Det är de frågorna jag gärna vill ha svar på.

Anf. 178 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Om man tittar noga i propositionen framgår det att det övergripande målet för transportpolitiken ligger fast sedan tidigare. Målet

har kompletterats med att det dessutom ska bidra till det övergripande generationsmålet för miljön. Det är ett sätt att lyfta in detta.

Det är alldeles riktigt att regeringen har satt upp som ett mål att vi ska ha en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. För detta finns det nu en särskild utredare på plats som ska ta fram underlag för hur vi ska göra detta.

Trafikverket arbetar med Naturvårdsverket för den längre planeringen när det gäller att komma fram till om vi är på rätt väg och vad vi annars behöver göra. Vi har en kontrollstation 2015. Jag tycker att det är viktigt och riktigt att ta fram bra underlag för att veta vilka åtgärder som behöver sättas in.

Fru talman! Det som har varit den stora diskussionen här i dag, eftersom oppositionspartierna och inte minst Miljöpartiet säger sig vilja satsa så oerhört mycket mer, är frågan om finansieringen. Jag kan bara konstatera att Stina Bergström här i kammaren inte tänker tala om huruvida de ska riva upp beslutet om Förbifart Stockholm, som det står i deras motion, och att de nästan 30 miljarderna de facto ska användas för att finansiera deras förslag.

Jag är däremot glad att kunna konstatera att Socialdemokraterna uppenbarligen står kvar vid att Förbifarten ska byggas.

Alltså faller 30 miljarder av Miljöpartiets finansiering.

Anf. 179 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Jag vill höra hur infrastrukturministern tänker göra med den järnvägsutredning som ett enigt utskott har kommit överens om. När kommer beredningen för den att sättas i gång? Utredningen ska ju göras med parlamentariskt inslag. Den ska inte bara ta upp det uppsplittrade järnvägsunderhållet utan också utvärdera konsekvenser av en del av avregleringen. Jag ska inte gå in ytterligare på det, men det är intressant att veta vad infrastrukturministern tycker i den frågan.

Infrastrukturministern och alla hennes kolleger bland regeringspartierna i trafikutskottet gör en stor poäng av finansieringen av planeringsramarna. Jag kan då informera ytterligare en gång.

När det gäller kilometerskatten har vi inte tagit upp den i finansieringen. Vi vill ha en utredning.

När det gäller trängselavgifterna har vi inte heller tagit upp dem i våra planeringsramar. Vi tycker att trängselavgifterna ska gå till att finansiera kollektivtrafiken i Stockholm. Det var ju trängseln som man skulle komma åt och inte något annat.

Anf. 180 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Fru talman! När det gäller den del som utskottet har kommit överens om beträffande utredningen om järnvägens organisation följer jag gärna den ordningen att jag låter er först fatta beslutet om vad som ska göras och så kan jag därefter återkomma med hur det ska göras. Det kommer jag självklart att göra.

Däremot vet jag inte om jag blev klokare av Siv Holmas diskussion om finansieringen. Är det inte så att Siv Holmas parti också vill riva upp beslutet om Förbifarten och därigenom få en finansiering med ungefär 30

miljarder, som man anser att man kan lägga på någonting annat? Eller har jag missuppfattat det också?

Prot. 2012/13:43
13 december

Anf. 181 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Vi har ingen hemställanspunkt om att riva upp Förbifart Stockholm. Men vi anser att det är en gigantiskt stor felsatsning.

Vad vi har tagit upp i våra förslag med anledning av planeringsramarna 2014–2025 är att vi vill följa folkomröstningsresultatet när det gäller trängselavgifterna. Det framgick att de skulle finansiera kollektivtrafiken och vägar. Vi vill att man ska finansiera kollektivtrafiken, för att det är där trängselproblematiken är oerhört stor. Men vi har inte räknat med de pengarna i våra budgetförslag, inte kilometerskatten heller.

Man får väl läsa våra förslag lite bättre till nästa gång. Jag är glad att jag på detta sätt kan informera om hur vi har lagt upp våra förslag. Då behöver det inte råda någon osäkerhet kring detta.

När det gäller järnvägsutredningen hoppas jag att den inte röner samma öde som vårt tillkännagivande om att se över järnvägsunderhållsorganisationen. Jag hoppas att infrastrukturministern denna gång tar riksdagens kritik på största möjliga allvar. Vi har också ett intresse av att järnvägssystemet ska fungera så bra som möjligt. Enligt mitt sätt att se har avregleringen nått vägs ände. Vi kan ju inte alltid säga att vintern kom som en överraskning, utan man måste ha en beredskap.

Anf. 182 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Med all respekt för vad riksdagen beslutar var det förra tillkännagivandet att regeringen skulle återkomma med på vilket sätt järnvägens underhåll bör organiseras för att vara samordnat säkert och effektivt. På detta svarade vi i en skrivelse.

Det som utskottet nu har formulerat är någonting annat. Det är att man vill ha en översyn av hela organisationen inom järnvägen. Det handlar inte om att man ska återreglera till exempel drift och underhåll, om jag har förstått utskottets ställningstagande rätt. Vi kommer såklart att återkomma med det som riksdagen har begärt. Något annat vore mig främmande.

Fru talman! Jag kan konstatera att många tycker att det är viktigt att vi får ordning på transportsystemet. Jag är den första att understryka detta. Det som alliansregeringen nu gör är att ge en förutsättning för att kunna göra investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem. 522 miljarder för den kommande planeringsperioden är 20 procent mer. Det har aldrig satsats så mycket på vare sig järnväg eller väg, eller på ett transportsystem som ska hänga ihop.

Jag får väl, fru talman, tolka det som positivt att Siv Holma här i kammaren säger att Vänsterpartiet inte har ett aktivt förslag om att riva upp beslutet om Förbifart Stockholm. Jag tror att hela Stockholmsregionen och Mälardalsregionen ser det som väldigt positivt. Alliansregeringen anser att de klarar av att göra både den och mycket annat.

Anf. 183 MONICA GREEN (S):

Fru talman! Med anledning av den debatt som just avslutades kan jag konstatera att man vid varje tillfälle som det har lagts fram en infrastruk-

*Transportsystemets
inriktning*

turproposition har satsat mer. Det gjorde vi vid varje tillfälle, och det gör även den här regeringen. Det är inget nytt med det – man satsar alltid mer vid varje tillfälle.

Har ni sett en cyklande lucia någon gång? Jag återkommer till den frågan lite senare i mitt anförande.

När vi nu debatterar transportsystemets inriktning, planeringsramar, femdubblade banavgifter, miljö, tågsatsningar, tunnelbana och medfinansiering ska givetvis även cykeln ha en rättmätig plats i detta betänkande.

Cykeln är bra för folkhälsan. Cykeln är bra för miljön – till och med mycket bra för miljön. Cykeln kan även bidra till att minska trängseln i våra städer, och den kan komplettera både bil och kollektivtrafik. Vi tycker att det är av stor betydelse att vidta åtgärder för att främja cykling och underlätta framkomligheten för cyklister.

Det är bra att cyklingen är på frammarsch. Många kommuner upprättar cykelplaner, bygger cykelvägar och ser till att det blir säkrare för cyklister att ta sig fram.

Men vi kan också konstatera att det varierar stort över landet. Det är därför som vi i vår reservation 24, som jag nu yrkar bifall till, säger att det är hög tid för rikspolitiken att sätta upp mål, göra det enklare och säkrare att cykla i hela landet och se till att det är liknande regler i kommunerna, eftersom det också varierar.

I den så kallade Kapacitetsutredningen framgår att undersökningar visar att ca 20 procent av alla korta arbets- och fritidsresor med bil skulle kunna ersättas med gång eller cykel. Därför tycker vi att det är lämpligt att vi sätter upp ett sådant mål att cykelns andel av korta arbets- och fritidsresor år 2020 ska kunna vara minst 20 procent. Vi vill jobba med att uppnå målsättningen om en ökad andel av cykeltrafik, och då är det viktigt att se till att det arbetet samordnas centralt från Trafikverket och från kommunerna.

Vi är dessutom medvetna om att cyklister är en väldigt utsatt trafikantgrupp. Skaderisken beräknas vara nio gånger större än för biltrafikanter. Därför vill vi ha ett mål om att vi måste halvera antalet allvarligt skadade cyklister fram till 2020. Vikten av bra infrastruktur har lyfts fram ur många olika vinklar, och vi måste se till att vi får en säker cykling.

Fru talman! Jag brukar cykla mycket, jag tränar mycket inför Vättern-rundan. Då cyklar jag mest runt omkring i Skaraborg. Det finns cykelbanor, men det finns också väldigt osäkra ställen att cykla på, bland annat där vägtrafiken är intensiv, det är mycket tung trafik och där det kanske bara finns en halv meters vägren. Där är det väldigt obehagligt att cykla när den tunga trafiken drar förbi.

Det har visat sig att när Trafikverket bygger två-plus-två-vägar eller två-plus-ett-vägar tar man den gamla vägrenen i anspråk, och plötsligt blir det färre cykelbanor i stället för fler, vilket det borde vara. Vi har i vår reservation skrivit om vikten av att man ska kunna cykla längs två-plus-två-vägar och två-plus-ett-vägar.

E20 är en sådan väg som förhoppningsvis snart blir en två-plus-två-väg. E20 är Sveriges farligaste väg, och jag har cyklat längs E20 och kan konstatera att det är förenat med livsfara. Där sker både bilolyckor och andra olyckor i stort sett varje vecka. Det är helt säkert att det behövs en bättre framkomlighet även för cyklister i samband med att framkomlig-

heten och trafiksäkerheten på E20 ökar. Vi har åtminstone skrivit om E20 i vår infrastrukturmotion.

Så till frågan om den cyklande Lucian. Jag har inte heller sett någon cyklande Lucia. Det är ganska svårt att cykla så här års, särskilt när vägarna inte plogas. Nu kan vi knappt pulsa oss fram i snön. Vi klagar inte på att underhållet på väg och järnväg inte fungerar i de värsta snöovädren. Vi klagar när det inte fungerar två dagar efter, tre dagar efter, fyra dagar efter, fem dagar efter, när det tar en hel vecka att komma till rätta med det som har skett när det varit ett snöoväder.

Jag vill främja cyklandet även på vintern, men jag förstår att alla inte vill cykla då, utan man kanske tar fram cykeln framåt vårkanten och cyklar på våren, på sommaren och på hösten.

Avslutningsvis önskar jag alla mina kolleger och alla som tittar på den här infrastrukturdebatten en god jul. Ni kan gott önska er en ny cykel. Jag önskar mig bättre och framkomligare cykelvägar.

(Applåder)

I detta anförande instämde Roza Güclü Hedin och Anders Ygeman (båda S), Stina Bergström (MP) samt Siv Holma (V).

Anf. 184 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! Jag vill också uppehålla mig vid cykeltrafiken.

När alliansregeringen tillträdde 2006 visade ett antal utredningar och rapporter att cykelns andel av persontransporter hade minskat trots politiska ambitioner om att andelen skulle öka. Och skälen till denna negativa cykelutveckling var alla samstämmiga – cykeln var inte integrerad i planeringssystemen. Det saknades kunskaper om effektsamband samt nationella data om aktuell cykeltrafik och cykelinfrastruktur.

Men sedan 2006 har mycket hänt.

Alliansregeringen tar fasta på cykeln som ett synnerligen viktigt transportmedel med många fördelar. Cykling främjar folkhälsan, precis som Monica Green sade. Vi är samstämmiga där. Det är även bra för miljön och minskar trängseln. Detta betonas i propositionen avseende riktlinjer för medelsanvändning inom den föreslagna planeringsramen för åtgärder i trafikens infrastruktur. Där lyfts behovet av insatser för att främja ökad cykling fram.

Fru talman! Sedan några år tillbaka är cykelfrågor i fokus över hela landet. Kommuner och regioner tar fram strategier för att öka antalet cyklister och vidtar åtgärder för ökad och säkrare cykling. I en rapport från Trafikverket, Transportstyrelsen och SKL 2011 framgår att infrastrukturåtgärder som leder till ett sammanhängande säkert cykelnät anses som en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka. Av Kapacitetstuderingen framgår att cykelns andel av kortväga resor är ca 10 procent och att det till 2050 antas ha ökat till 30 procent.

År 2010 tillsattes Cykelutredningen. Den omfattande översynen, vars syfte är att öka cykeltrafiken och göra den säkrare, har under hösten 2012 överlämnats till regeringen för beredning. Utredningens titel är *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv*.

Fru talman! Låt mig citera några centrala rader ur utredningen: ”Med ökad cykling står mycket att vinna samhällsekonomiskt, ur bl.a. ett folkhälso- och miljöperspektiv. Cykling och kollektivtrafik samverkar och

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

påverkar varandra positivt. Cykling är en viktig del i att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.”

Utredaren konstaterar att det inte är främst regeländringar som krävs för ökad säkrare cykling utan i stället rätt incitament för att lagstiftningen och planeringsprocesserna ska tillämpas på ett sådant sätt att cyklingen beaktas. Men det konstateras att det behövs ytterligare politiska prioriteringar på cykling lokalt, regionalt och nationellt. För att skapa cykelnätverk krävs en samordning mellan kommuner och stat, men det är i kommuner och regioner kunskapen finns om de förutsättningar som invånarna har. Därför hoppas jag att de regionala trafikförsörjningsprogrammen omfattar en systemsyn där cykeln är en viktig del.

Att kunna cykla till sitt närmaste resecentrum och parkera sin cykel i tryggt förvar är också en del av att öka cyklandet. Utredaren menar att det inte finns några hinder för kommunerna i dag att inom ramen för det kommunala planmonopolet bygga trygga cykelparkeringar.

När det gäller möjligheter att ta med cykeln på tåg konstaterar utredaren att dagens lagstiftning inte hindrar detta. Och tack vare avregleringen på järnväg ser jag stora möjligheter för regionerna att ställa krav på operatörerna på att man ska få ta med cykeln.

Däremot finns ingen rättighet att ta med cykel på buss, och därför föreslår utredaren att detta ses över detta.

I utredningen finns även ett antal förslag till författningsändringar avseende trafikregler, till exempel att förare ska få väjningsplikt till förmån för bland annat cyklande som färdas ut på en cykelöverfart och att en möjlighet att inrätta så kallade cykelgator ska införas.

Däremot finns redan i dag möjlighet för kommunerna att tillåta cykling i båda färdriktningarna på enkelriktade gator.

De transportpolitiska målen godkändes av riksdagen 2009. Låt mig stanna till vid ett av de två delmålen, funktionsmålet om tillgänglighet. I den samlade målbedömningen framgår att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer har ökat genom riktade åtgärder. Bland annat har skolvägar säkrats i samverkan med kommuner. Det har beräknats ha lett till att 1 400 skolbarn fått en säkrare skolväg som fotgängare eller cyklister.

Under 2011 har Trafikverket byggt ytterligare 91 kilometer nya gång- och cykelvägar och 14 planskilda korsningar för gång- och cykelvägar. I analysen av funktionsmålet konstateras att kunskapen om statusen och omfattningen av det totala cykelnätet är begränsad. Men som jag tidigare nämnt pågår en mängd åtgärder med fokus på cykling och kartläggning som en del i kunskapsuppbyggnaden. Trafikanalys har en nyckelroll i uppföljningen av de transportpolitiska målen och likaså när det gäller att se över cyklingen.

Fru talman! I propositionen konstaterar alliansregeringen att cyklingen kommer att kunna bidra till att lösa framtida problem i transportsystemet. Det är viktigt att kommuner och regioner planerar för ett ”hela-resan-perspektiv”, att ha en systemsyn, och trafikplanering är till stora delar en kommunal fråga.

Men cyklingen behöver ses som ett eget transportslag med specifika behov i infrastrukturen. Ökad säkerhet är av avgörande betydelse för att fler ska börja cykla. Underhåll, väghållning och användning av hjälm är

nödvändigt för att öka säkerheten vid cykling. Och hastigheten har, som vi alla vet, höjts avsevärt med nya snabbare cyklar, elcyklar etcetera.

Många kommuner är proaktiva för att möta detta. Bland annat i Örebro och Lund byggs cykelmotorvägar för dem som cyklar snabbt, och i Umeå finns en utrustning för varmsandning så att man kan cykla tryggt på vintern. Det blir väldigt intressant att följa, för det är många kommuner som kan behöva lära sig av det.

Historiskt byggdes våra tätorter för bilisterna och inte för cyklisterna. Därför ser också utmaningarna olika ut i våra kommuner och regioner. I cykelutredningen konstateras att trafikantgruppen cyklister är mycket utsatt. Varje år avlider ca 30 cyklister i trafiken och ca 3 000 skadas allvarligt. De flesta skadas i singelolyckor. Orsakerna har enligt utredningen sin förklaring i vägytans skick och trafikantbeteendet.

VTI konstaterar också att det ser väldigt olika ut ute i landet när det gäller hur mycket man använder cykelhjälm. I Stockholm är man väldigt bra på att använda cykelhjälm. Där använder 67 procent av cyklisterna cykelhjälm, medan bara 33 procent av cyklisterna i Helsingborg använder cykelhjälm.

Fru talman! Alliansen ser med all önskvärd tydlighet cykeln som en viktig del i transportsystemet. Därför ökar årligen det statliga tillskottet till cykelfrämjande åtgärder. Därtill ska läggas de resurser som avsätts i landet i takt med att cykelstrategier och trafikförsörjningsprogram anger färdriktningen utifrån behov i kommuner och regioner.

(Applåder)

I detta anförande instämde Christer Akej, Gunnar Hedberg, Edward Riedl, Jessica Rosencrantz, Eliza Roszkowska Öberg och Jan-Evert Rådhström (alla M) samt Annelie Enochson (KD).

Anf. 185 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Det var ändå roligt att cykelutredningen kom. Det var ju synd att den inte kom i tid till infrastrukturpropositionen och i våra motioner. Det känns på något sätt också lite märkligt att stå och prata så mycket cykel här när snön faller utanför.

Men hur som helst talar Lotta Finstorp om att utredningen säger att det inte behövs några regeländringar. Det är lite av en sanning med modifikation. Det är ändå en del saker som föreslås i cykelutredningen. Jag tänker gå in på några saker som jag tycker är lite märkliga, vilket också gör mig lite orolig över hur fortsättningen ska bli i det här arbetet och vad vi så småningom kommer att få för proposition om cykling till utskottet.

Det är viktigt för en del att cykla snabbt. På en del ställen byggs cykelmotorvägar, och det är bra. Men på många ställen finns det cykelbanor som är fulla med cyklister som inte cyklar så fort och ibland också med gående. Då kan man vilja cykla snabbt och i stället cykla på gatan eller på vägen. Det får man inte i dag. Det tror jag inte att alla vet, men det är faktiskt förbjudet.

I utredningen föreslås det att vissa cyklister ska få cykla på gatan, men då måste man ha mer än två hjul på cykeln. Det innebär att om du har bland annat en barnkärra påkopplad på cykeln kan du få cykla på

gatan. Jag tror inte att det är då man framför allt vill ut och cykla i trafiken. Jag skulle vilja veta vad Lotta Finstorp tycker om förslaget.

Anf. 186 LOTTA FINSTORP (M) replik:

Fru talman! Först och främst är själva utredningen väldigt ambitiös. Stina Bergström nämner att det är synd att den inte kom i tid så att den kunde komma in i propositionen. Det blev också ett tilläggsdirektiv till den för att den skulle bli mer omfattande och omsluta det mesta inom cykling, vilket jag tycker är jättebra. Jag är glad över att den har kommit och att den är så omfattande.

Utredningen ska nu beredas och gå ut på remiss. När det handlar om de förslag som finns i den är det viktigt att vara lyhörd för vad till exempel cykelbranschen och Cykelfrämjandet anser i de här frågorna. Jag tycker att man ska utgå från vad som är säkert för en cyklist, precis som den anger, och hur man ska kunna öka cyklingen.

Sedan tycker jag att vi fokuserar för mycket på vad riksdagen kan göra. Vi måste hålla kvar det kommunala självstyret och det perspektivet, för det är ändå kommunerna som vet bäst vad deras invånare behöver. Jag har väldigt svårt att generellt uttala mig om de förslag som utredningen kommer med men som inte finns med i propositionen, så låt oss vänta och se tills den är beredd och tills vi har sett remissvaren.

Anf. 187 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Det är ett förslag som jag saknar i utredningen som är väldigt viktigt för att man ska känna sig säker när man cyklar. Lotta Finstorp säger att det är mycket som ligger på kommunerna, och många kommuner har gjort någonting som är väldigt viktigt för att öka cyklingen i städer. Det är att de har sänkt hastigheten till 30 kilometer i timmen, och det gör att dödsolyckorna minskar. Går vi över 30 kilometer i timmen i tätorter händer det någonting. Om man i tätorten i stället har hastigheter mellan 30 och 40 kilometer i timmen händer det väldigt mycket.

Det finns en del resonemang om det här i utredningen, men det finns inte något förslag om att vi i riksdagen skulle besluta om ett förslag om en bashastighet i tätorter på 30 kilometer i timmen. Jag vet att det däremot ligger ett förslag på regeringens bord om att i stället införa en hastighetsgräns på 40 kilometer i timmen, vilket skulle leda till att kommunerna skulle få mycket svårare än i dag att införa 30 kilometer i timmen. Det skulle vara djupt olyckligt för både cyklister och gående och alla andra oskyddade trafikanter.

Jag skulle vilja veta vad Lotta Finstorp tycker om det problemet.

Anf. 188 LOTTA FINSTORP (M) replik:

Fru talman! Det är ett känt faktum att hastigheten är en väldigt viktig faktor när det handlar om cyklister och att bilister och cyklister ska samsas på samma vägbana. Men, återigen, jag litar på mina partikolleger ute i regioner och kommuner som vet precis hur man kan hantera frågorna på hemmaplan. Jag ser inga problem med att ett fullmäktige väljer att fatta beslut om att sänka hastighetsgränsen till 30 kilometer. Vi har ju inte något förslag i dag om att det ska vara 40 kilometer som gör att en kommun inte själv kan bestämma vilken hastighetsgräns man vill ha. Det här

är verkligen på lokal nivå. Det kan vara på kvartersnivå som man vill sänka hastighetsgränsen därför att det ligger en skola i närheten.

Jag tycker att det är en farlig utveckling i den här kammaren att vi gärna vill slå våra kolleger i kommunerna i huvudet med olika lagförslag i stället för att ha is i magen och lita på den kunskap som de har om sina invånare och sin kommun.

Anf. 189 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Fru talman! Hade infrastrukturministern varit kvar här nu hade hon fått höra mig säga äntligen, som hon hoppades att vi skulle göra. Och det var vi nämligen många som tänkte när beskedet kom att regeringen efter så många år hade satt ned foten och tillkännagav att de ville inleda byggandet av en ny stambana för snabbtåg mellan Järna och Linköping och den första delen av sträckan mellan Göteborg och Borås.

Efter oron som uppstod när finansministern sade i radion att han ville bygga en dyrare och sämre ostlänk än den som Trafikverket hade föreslagit i järnvägsutredningen hoppas jag och många med mig nu att förnuftet får råda, så att planeringen går vidare och bygget kommer i gång så snart det bara är möjligt och med hög standard för framtiden. Att bygga en ny stambana är ju ett långsiktigt samhällsbyggnadsprojekt som har avgörande betydelse för många som kommer efter oss, som också kommer att ha glädje av den järnväg som nu byggs. Därför är det så viktigt att inte bygga in begränsningar i onödan. Det har sagts förut, men det förtjänar att upprepas. Och den korridor som Trafikverket har valt för Ostlänken i järnvägsutredningen är dimensionerad för höghastighetsstandard, 320 kilometer i timmen.

Det behövs effektiva styrmedel för att nå klimatmålen, något som Miljöpartiet arbetar för på många sätt. Transportsektorn har en nyckelroll för att vända utvecklingen som går åt fel håll.

Regeringen konstaterar att det regeringen gör inte räcker för att nå de nödvändiga klimatmålen, och sedan gör man inte något mer. Jo, man vill göra ont värre och bygga en sexfilig motorväg förbi Stockholm som kommer att öka utsläppen av växthusgaser ytterligare. Saknar regeringspartierna helt insikt i hur farliga klimatförändringarna är?

Fortsätter vi som nu är vi på väg mot fyra graders global uppvärmning, enligt Världsbankens uppmärksammade rapport som nyligen kom. Det är ett katastrofalt scenario som vi måste göra allt för att undvika. Då bygger man inte nya motorvägar som ökar biltrafiken. Det visar all erfarenhet. En sexfilig motorväg, hur tänker ni?

Det räcker inte med vackra ord. Det krävs att man gör saker på riktigt och att man gör rätt saker för att hejda klimatförändringarna. Att ställa om trafiksystemet är förstås en nyckelfråga. Motorvägsbyggen som ökar biltrafiken borde vara ett fenomen som förpassats till historiens soptipp för länge sedan.

Ett nät av höghastighetsbanor passar däremot in i ett hållbart scenario för framtida infrastruktur. Dels avlastas de befintliga stambanorna så att man kan köra mer godstrafik och regional persontrafik på dem när den snabba persontrafiken flyttas till en ny stambana, dels kan vi öka interregionala persontrafiken med tåg genom att köra höghastighetståg med relativt liten energiåtgång och hög tillgänglighet tack vare de korta restiderna.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Hög hastighet är inget självändamål, men i och med att det blir mer attraktivt att resa om det går snabbare kan fler lockas över från flyg och bil till tåg. Givetvis krävs också många andra styrmedel som gör det billigare att resa och transportera klimatsmart och dyrare att göra det med klimatskadliga transportslag.

Visst är det sant som Jan-Evert Rådström påpekade att höghastighetståg drar mer energi än långsammare tåg, ungefär 40 procent mer från 250 kilometer i timmen till 320 kilometer i timmen. Det låter mycket, men det är från en redan låg nivå.

Med kortare restider kan energiåtgången minskas på annat håll, när fler bil- och flygresenärer tar tåget i stället.

Utvecklingen av nya tåg ger dessutom gradvis lägre energiförbrukning även för höghastighetståg. På tio år har nya tyska och japanska höghastighetståg minskat energiförbrukningen med ca 20 procent jämfört med äldre modeller vid samma hastighet.

Vi i Miljöpartiet utgår givetvis även från att banorna kommer till nytta i mer än 60 år.

Jan-Evert Rådström påstod förut att Miljöpartiet vill börja bygga Ostlänken utan fullgoda underlag. Det vill vi absolut inte. Vi vill däremot att processen för att ta fram mer detaljerade underlag, utöver de järnvägsutredningar som redan gjorts, ska fortsätta och inte försinkas ytterligare så att arbetet kan gå vidare enligt konstens alla regler.

Moderaterna har i stället ägnat sig åt att bromsa och hindra medan Trafikverket och kommunerna längs Ostlänken har utrett frågan i många år och planerat.

De järnvägsutredningar som finns har pekat ut ganska breda korridorer. Självklart kan det komma att visa sig i den fortsatta mer detaljerade planeringen att det på vissa ställen kommer att vara orimligt, besvärligt, skadligt och dyrt att just där bygga för hela 320 kilometer i timmen. Då är det inget att tveka om. På sådana ställen får tågen lov att köra långsammare.

Men så långt det är rimligt och praktiskt möjligt ser vi ingen som helst anledning att inte bygga så att det går att köra 320 kilometer i timmen, vilket de föreslagna korridorerna är anpassade för.

Varför då i all sin dar bygga in en flaskhals i Ostlänken, som om vi bygger den för hög hastighet kan bli den första delen av ett kommande höghastighetsnät?

Det oroade och förbryllade många när Rådströms partikamrat finansminister Anders Borg tidigare i september förklarade att regeringen bestämt sig för att bygga nya spår för långsammare tåg. Finansministern ville också bygga Ostlänken för att klara tunga godstransporter, vilket enligt Trafikverkets uppskattningar skulle det bli ungefär 20–40 procent dyrare.

Har då inte finansministern rätt i att det är mycket dyrare att bygga banor som klarar 320 kilometer i timmen än sådana som klarar 250 kilometer i timmen? Ja, den som inte satt sig in i frågan kanske oreflekterat tänker att fortare såklart är lika med mycket dyrare.

Så är det dock inte. Extrakostnaden för att bygga för 320 kilometer i timmen i stället för 250 uppskattas av Trafikverket bli i sammanhanget liten, ungefär 1–3 procent i ett livscykelperspektiv.

Det som verkligen skulle bli dyrt är att bygga Ostlänken så att den klarar tunga godståg. Det vore därtill helt onödigt eftersom långsam och snabb trafik inte bör blandas på samma spår då det gör att man kan köra färre tåg. Och med en ostlänk med höghastighetsstandard kan mycket mer godstrafik gå på Södra stambanan.

Det kändes därför bra och betryggande att infrastrukturministern senare gav besked i en interpellationsdebatt att det nu är Trafikverkets sak att utreda frågor om hastighetsstandard och restider vad gäller Ostlänken.

Jag hoppas att frågan om att transportera tungt gods på Ostlänken nu en gång för alla är avförd även från Anders Borgs agenda. Infrastrukturministern slog ju fast i samma interpellationsdebatt att det är viktigt att separera långsam och snabb tågtrafik för att få ut så mycket kapacitet ur systemet som möjligt.

Regeringen har redan i den promemoria som föregick infrastrukturpropositionen gett Trafikverket klartecken att fortsätta planeringsarbetet för Ostlänken och påbörja arbetet med en järnvägsplan som ger ett detaljerat tekniskt underlag för banan. Det är en viktig signal.

Det är dock bekymmersamt att regeringen tänker sig att Ostlänken ska vara färdig först 2028. Det är en lång tid som borde kunna kortas ned. Arbetet får inte tappa fart, och därför är det viktigt att se över alla möjligheter att få banan färdig tidigare. Mycket planering är ju redan gjord. Kan planeringstiden kortas ytterligare? Kan man bygga flera etapper samtidigt? Alla sådana möjligheter behöver ses över.

Det är också värt att beakta att långa byggperioder är dyra i och med att det tar många år innan trafiken kommer i gång och investeringen kommer till nytta.

Det är förstås viktigt att etappen mellan Linköping och Norrköping byggs först eftersom trängseln är som värst där. Läget är verkligen akut. Kan vi slippa ett allt värre tågkaos i Östergötland något tidigare än 2028 är det mycket välkommet.

Södra stambanan genom Östergötland är överbelastad sedan länge, och det betyder att folk får stå och vänta på försenade och överfulla pendeltåg – om de alls kommer. Allt fler ger upp och tar bilen om de kan.

Nu har dessutom det hänt som vi har varnat för i flera år. Pendeltågstrafiken har förlorat den styva tidtabellen, det vill säga att pendeltågen går samma klockslag varje timme. Pendeltågstrafiken prioriteras nämligen konsekvent ned gentemot fjärrtrafiken. Det här är ett problem när tågen inte går oftare än tre gånger i timmen.

Det är inte lättare för den som behöver resa långt. Många östgötar reser till Stockholm i tjänsten. Allt fler berättar att de inte längre vågar chansa på att ta morgontåget till Stockholm eftersom risken är stor att de inte kommer fram i tid. Då återstår det trista valet mellan en extra och onödig övernattning i Stockholm och att ta bilen.

Detta är inget nytt. Det har sagts till leda i riksdagen och i alla tänkbara sammanhang av mig och andra, men trängseln har bara blivit värre. Så visst är det ett efterlängtat besked att Ostlänken äntligen ska byggas, för fler spår är enda sättet att verkligen lösa upp trängseln så att fler godståg, fjärrtåg och pendeltåg får plats.

Givetvis står jag bakom alla Miljöpartiets reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 8 om Miljöpartiets planeringsramar och reservation 11 om höghastighetsbanor.

I detta anförande instämde Stina Bergström (MP).

Anf. 190 BENGT BERG (V):

Fru talman! Det har varit en lärorik dag för mig. Jag är ny i trafikutskottet, och det jag har varit med om i dag känns som en rejäl fortbildningsdust. Jag har noterat ett ord som har dykt upp lite då och då, åtminstone innan antalet debattörer tunnades ut, och det var "raljera". Det var ett väldigt raljerande hit och dit, och eftersom jag är en språkmänniska tänkte jag: Varför detta bruk av ordet raljera?

Jag kom då att tänka på att det ligger ganska nära railer, alltså rallare, som är de som bygger järnvägen. Det är ju inte bara politiska beslut och pengar som bygger en järnväg, utan genom seklerna har arbetarna fysiskt byggt dessa fantastiska kommunikationsleder.

Jag tänkte tala lite grann på temat arbetspendling och turism.

Fru talman! Vi som lever i det som jag vill kalla för det övriga Sverige, det vill säga det som ligger utanför de prioriterade tillväxtregionerna, är också beroende av goda kommunikationer. Vi lever i ett både avlångt och vackert land och det är sannerligen gott om avstånd mellan våra bostäder och städer.

Själv kommer jag från norra Värmland, ett landskap som inlandsisen mejslade ut för ungefär 10 000 år sedan. Dalgångarna går i nordsydlig riktning, och mellan dem löper de skogsklädda bergen som förr bjöd på stora strapatser för den som ville ta sig från en dalgång till en annan.

Det var isen och vattnet som kom att bli den naturliga kommunikationsleden, det som knöt ihop bygderna. Det är därför kyrkbyar utmed Frykens stränder kan heta Östra och Västra Ämtervik i Selma Lagerlöfs förlovade land. På dessa vatten bogserades förr timmer efter små puffande ångbåtar. Långt in på 50-talet gick vackra turistfartyg på övre och nedre Fryken.

Sara Lidman skrev sitt stora järnbaneepos om hur den nya tiden kom till Norrland och Västerbotten. Till Torsby kom järnvägen 1915 och med den blev det närmare till världen. Fryksdalsbanan, som denna järnväg heter, har korats till Sveriges näst vackraste järnväg. Den vackraste lär gå emellan Torneträsk och Riksgränsen, den så kallade Malmbanan.

Det var på det värmländska spåret som Astrid Lindgren fick sin inspiration till miljön i Bröderna Lejonhjärta, när hon för många år sedan åkte tåg genom Fryksdalen.

För morgontidiga arbetspendlare har Fryksdalsbanan spelat en mycket stor roll, också för dem som haft anledning att besöka universitetet i Karlstad som arbetsplats eller för sina studier. På senare tid har dessutom godstrafikens virkestransporter gett denna ibland nedläggningshotade järnväg allt större betydelse.

Fru talman! Jag har velat ge denna lilla bakgrund, från geologi till kulturgeografi för att rama in detta mitt första framträdande i trafikutskottet.

Isen blev vatten, och vattnet transporterade och knöt samman men drog också till sig bosättningar och industriell verksamhet. Att järnvägen

går där den går utmed Frykensjöarna är ingen tillfällighet. Den har spelat en stor roll för både folk och social verksamhet.

Många turister har mött både nya vyer och nya människor på sin resa, men byarnas alltmer fåtaliga befolkning har också nyttjat denna transportled för sina ibland kortare resor.

På senare tid har en intensiv debatt rasat i Värmland. Jag menar att stationernas framtida funktion och tågstoppens frekvens är viktiga, även om det inte berör alltför många människor. En järnvägslinje på landsbygden måste vara så pass anpassningsbar att tidtabellen kan tillfredsställa både morgonens och eftermiddagens pendlare och mitt-på-dagen-resenärer med rätt att stiga på och kliva av vid småstationerna. Låt inte tågen bara gå, ge också folk en chans att kliva på.

Fru talman! Det är mer än viktigt att riksdagens företrädare och Sveriges regering tar med befolkningen i det övriga Sverige i både infrastrukturella och demokratiska beslut. Detta gäller för övrigt inte bara investeringar i järnväg och kollektivtrafik, utan också det digitala nätet och en nödvändig utbyggnad av bredband också i mindre tätbebyggda områden i vårt land.

Till sist vill jag önska er alla en god jul och ett gott nytt år. Jag hoppas att vice ordföranden i trafikutskottet, herr Rådhström, hinner med tåget. Om han inte gör det kan jag trösta honom med att han inte missar tåget med mycket.

(Applåder)

I detta anförande instämde Siv Holma (V) och Stina Bergström (MP).

Anf. 191 LEIF PETTERSSON (S):

Fru talman! Ni ser en ganska glad och nöjd riksdagsledamot framför er, men samtidigt en något konfunderad. Jag är glad för att ett enigt utskott har lagt fram förslag om att regeringen skyndsamt ska utreda möjligheten att skapa en järnvägsförbindelse mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Järnmalmproduktionen i Pajala är bara i sin linda. Det finns järnmalm i området som kommer att räcka för 50 års produktion; vissa påstår att den räcker för 100 års produktion. Den lösning på transporterna som nu ska användas är den enda möjliga i närtid. Lastbilar på 90 ton ska frakta malmen från Kaunisvaara till Svappavaara för omlastning på tåg. Men för framtiden är det naturligtvis en ohållbar lösning. Vägen är inte framtiden i det här fallet; det är järnvägen.

Jag blev lite konfunderad när jag hörde Jan-Evert Rådhströms inlägg om den här järnvägsutredningen. Man skulle kunna få intrycket att vi ska utreda en järnvägssträckning för att sedan inte göra något. Jag hoppas att jag har tolkat det fel och att Jan-Evert ser på det här precis på samma sätt som jag, att vi ska göra en utredning för att eventuellt kunna skapa en järnväg. Vi kan ju inte föregripa utredningen och säga att vi ska bygga en järnväg. Då hade vi ju inte behövt göra någon utredning. Då hade vi kunnat fatta beslut på en gång. Det har vi inte underlag för. Jag förutsätter att vi tittar på detta, och att det kommer att skapas en järnväg om det är ett realistiskt alternativ.

När man nu utreder den här järnvägen tycker jag att man ska se på alla möjligheter. Det är inte X 2000, X 3000 eller en höghastighetsjärnväg som vi ska skapa mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Det kommer

i huvudsak att vara en järnväg för Northland Resources som kommer att trafikera denna järnväg med järnmalm från Kaunisvaara. Men i framtiden finns det nya gruvetableringar i norra Finland som vi inte vet vad det blir av. Även i norra Finland prospekterar många bolag i dag efter brytvärda mineraler. Det finns en möjlighet att även transporter från nordvästra Ryssland kan ta den här vägen. Det finns alltså en möjlighet att järnvägen mellan Kaunisvaara och Svappavaara kan få andra kunder som vill nå en isfri hamn i Narvik. Man bör därför ta med alla möjligheter i en sådan här utredning. Enligt min bedömning är det ett mer realistiskt alternativ än de trådarare man har talat om.

Jag tror att trådarare har en framtid i Sverige men då på motorvägar där omkörningsmöjligheter finns. De försök som finns i världen hittills, 1,5 mil på Autobahn utanför Berlin och den testanläggning som man bygger i Sverige, visar att det är ungefär detta man är ute efter.

Annelie Enochson berättade tidigare om en väg som byggdes för mycket länge sedan och som är byggd med granbotten och byggd över myrar för att lätt kunna sprängas bort i 40- och 50-talets beredskapstider. Den skulle lätt kunna sprängas bort om ryssen kom. Därför drogs den över myrar och så vidare. Det gäller alla vägar uppe i dessa trakter. Men att man skulle omvandla den vägen till en väg för trådarare tror jag inte är speciellt realistiskt.

Därför är det glädjande att vi nu har ett enigt utskott som ser möjligheterna med järnväg för dessa transporter.

Jag ska säga några ord om Norrbottenabanan och Botniska korridoren. För att stärka möjligheterna till transporter från norra Sverige ut i världen är hela Botniska korridoren en nödvändighet. Med Norrbottenabanan på plats och med en förstärkt och ombyggd ostkustbana ökar möjligheterna för den industri som vi har i norra Sverige att exportera sina produkter.

I sammanhanget är det också mycket viktigt att peka på sträckan Hallsberg–Mjölby. Det finns också några mindre orter som man har talat om. Denna sträcka måste också byggas om till dubbelspår, detta av precis samma skäl som Botniska korridoren måste komma till. Den svenska exporten gynnas, och handeln med omvärlden stärks. Det är för godstrafiken vi behöver Botniska korridoren.

Men när Botniska korridoren byggs och är på plats får vi på köpet att möjligheterna till arbetspendling stärks. Företagens möjligheter att få tag på kompetent arbetskraft ökar då dramatiskt. Kompetensförsörjningen är i dag ett problem för många företag i Sverige och blir ett allt större problem i framtiden.

Jag ska ta ett av många exempel på detta område. Om vi hade Norrbottenabanan på plats skulle man på mindre än en timme ta sig mellan Skellefteå och Luleå. Det skulle innebära att arbetsmarknadsregionen i denna del av Sverige utökades till att omfatta betydligt mer än 200 000 människor. Det är en bra förutsättning för företag i denna del av Sverige att hitta kompetent arbetskraft till sina verksamheter. På samma sätt är det utefter hela kusten. Städer skulle bindas ihop på det sätt som vi nu kan se sker mellan Umeå och Örnsköldsvik med Botniabanan. Tågen är överfulla vid högtrafik. Människor får stå upp mellan Umeå och Örnsköldsvik. Människor får inte sittplats. Denna av många i södra delen av landet så hånade järnväg, och av många ansedd som en helt onödig järnväg, har visat sig bli en succé. Städer binds ihop, och människor

kommer närmare varandra. Det är själva tanken med att vi utökar arbetsmarknadsregionerna och får bättre kommunikationer i landet.

Fru talman! Jag vill här och nu i denna talarstol slå fast att vi socialdemokrater avser att bygga Norrbotniabanan. Vi vill återstarta projektorganisationen för att slutföra planeringen av banan, och när detta är klart vill vi börja bygga banan söderifrån.

Vissa borgerliga politiker har raljerat över detta och sagt att vi vill bygga ett spår till en soptipp. Jag kan bara säga att inget kan vara mer fel. Vi har med banan i vår planering. Hur många meter norrbotniabana har Centern med i sin planering, eller Moderaterna för den delen? Vi planerar för att bygga, inte tvärtom.

Vi är naturligtvis angelägna om att få stöd för detta projekt från EU:s TEN-T-program. Vad vi har erfarit skulle man som mest kunna få ungefär 11 miljarder därifrån. Det är ett bra tillskott. Men vi har inte villkorat projektet med ställningstagande till detta stöd. Vi ser vinsten med hela den botniska korridoren, där Norrbotniabanan är en väsentlig och vital del av detta stråktänkande.

I lokala medier och vid konferenser i norra Sverige har flera borgerliga politiker uttalat stöd för projektet. Det är naturligtvis bra att de säger det. Men det är bara på hemmaplan som de säger det.

När regeringen i sin infrastrukturproposition inte har med dessa projekt, vare sig Norrbotniabanan eller Botniska korridoren som helhet, lägger man sig platt. Ingen kritik hörs mot regeringens förbiseende av för norra Sverige viktiga satsningar. I stället kritiserar man oss som vill bygga. Vore det inte på tiden att dessa politiker som hemma bekänner sig till projektens vänner också gör det i denna talarstol?

Man försöker gömma sig bakom finansieringen och att vi skulle ha så dåliga förslag på andra områden. Men om man lät bli att sänka krogmomsen skulle man i alla fall ha 6 miljarder per år att lägga på åtgärder av detta slag. Pengar finns alltså. Det som skiljer oss åt är hur vi vill använda dem.

Avslutningsvis ska jag säga något om svensk åkeribransch. I dag är det en bransch i kris, mycket beroende på att marknaden satts ur spel genom marknadsstörande åtgärder. Det handlar om olaglig cabotagetrafik, förare som hyrs in från utländska bemanningsföretag till bråkdelen av en svensk chaufförs lön och brott mot kör- och vilotider. Listan på dessa marknadsstörande inslag kan göras lång. Det gemensamma är att mycket lite görs för att motverka dem.

I trafikutskottet tog vi i total enighet fram en uppföljningsrapport om läget i branschen. Det var bra. Men tyvärr verkar det som om rapporten redan har fallit i glömska hos dem som ska fatta besluten. Den rapporten måste ge avtryck i propositioner i kammaren.

Dessutom borde den svenska regeringen följa det holländska exemplet där man har en lag som säger att en chaufför måste vara anställd i det åkeriföretag som han kör för. Den holländska regeringen gjorde nyligen en utvärdering av denna lag och kom då fram till att den har tjänat sitt syfte väl och att man dessutom avsåg att behålla den. Sverige borde gå samma väg och dessutom införa hårdare krav på dem som beställer transporter så att de gör det av företag som ger sina anställda sjysta villkor och som i övrigt följer svensk lagstiftning och svenska kollektivavtal.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Jag står naturligtvis bakom alla våra reservationer i detta ärende, men jag yrkar bifall till reservationerna 5 och 11.
(Applåder)

I detta anförande instämde Monica Green, Lars Mejern Larsson och Suzanne Svensson (alla S) samt Siv Holma (V).

Anf. 192 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Nu diskuterar vi Norrbotniabanan, och då är vi inne på speciella projekt. Som jag sade i mitt anförande tidigare hänger mycket på vad som händer i fråga om åtgärdsplaner och vilken plats Norrbotniabanan kan få där. Det är denna process som påbörjas i och med det beslut som vi kommer att ta nästa vecka.

Men icke förty säger Leif Pettersson mycket tydligt: Vi socialdemokrater avser att börja bygga Norrbotniabanan. Då kan man ställa frågan vilket tidsperspektiv som ni talar om. Läser man ert alternativ till ramar handlar det om 36 miljarder mer när det gäller utveckling av transportsystemet. Det finns otroligt många projekt uppräknade där. Då platsar även en norrbotniabana.

Det är i åtgärdsplaneringen som prioriteringar görs. Trots allt ska man göra rätt saker i rätt ordning. Det gäller även infrastruktur. Vi är inte för eller mot Norrbotniabanan. Den har säkert sin plats i vårt system. Men jag undrar över tidsperspektivet, Leif Pettersson.

Anf. 193 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Fru talman! Man kan ha fromma förhoppningar om att det i Trafikverkets åtgärdsplan skulle komma med någonting om Norrbotniabanan. Men efter Reinfeldts besked i frågan är det knappast troligt. Hans besked var att Norrbotniabanan inte finns med i infrastrukturpropositionen. Det besked som han gav var att det kan bli aktuellt tidigast någon gång 2040, alltså långt fram i tiden.

Kapacitetsutredningen visade på en mycket marginell ökning av transporterna från norra Sverige. Trafikverket har efter det reviderat denna utredning just på denna punkt och kommit fram till att transportbehovet kommer att öka betydligt mer än så.

Detta fick jag senast i torsdags verifierat av en av Trafikverkets tjänstemän på en konferens uppe i Umeå.

Sedan har vi faktiskt 46 miljarder mer än regeringen i planeringsramen. Det är inte 36 miljarder utan 46. Det är klart att man kan säga att det inte räcker mycket längre. Nej, det kanske det inte gör, men vi ser för vår del detta som en mycket viktig del av hela stråktänkandet. Vi vill skapa en korridor ända från Helsingfors, hela vägen runt Bottenviken och sedan hela vägen ned till Palermo, i alla fall enligt TNT-korridoren.

Vi ser alltså framför oss att detta kommer att komma till stånd. Exakt när vi kan sätta spaden i jorden kan vi inte säga, för det handlar mycket om hur planer kan fastställas.

Anf. 194 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Det är helt riktigt att Botniska korridoren och sådant har varit Sveriges linje, och vi har haft viss framgång i detta från svensk sida. Vi har fått med det i TNT-systemet, och det kommer naturligtvis att

gynna framför allt godsstråket men även det Pettersson tog upp kring pendeltrafik mellan städer och annat. Så långt är det alltså bra.

Är det inte Anders Borg är det någon annan som har gett besked någonsans. Pettersson säger att Reinfeldt säger 2040. Då kan jag ställa motfrågan: Vilka besked ger ni från S sida? Ni säger ändå att ni ska bygga detta, och då måste ni ha någon tanke kring tiden.

När det sedan gäller åkerinäringen och den uppföljning vi gjorde av den yrkesmässiga trafiken tror jag att både Leif Pettersson och jag kan känna att den hade viss effekt och att vi gjorde ett väldigt bra arbete tillsammans där vi kom fram till en enig ståndpunkt. Pettersson tycker att det inte ger något avtryck nu, men jag kan ge åtminstone ett exempel på rak arm: att Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen har i uppdrag att titta på regelefterlevnaden. Jag tror inte att man har avlämnat denna rapport heller, utan det är ett arbete som pågår. Att säga att det inte har haft någon effekt tycker jag alltså är direkt felaktigt. Det var dock mer en kommentar.

Man kan tycka vad man vill om att *någon* säger ett årtal, men vilket årtal är det S pratar om?

Anf. 195 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Fru talman! Våra planeringsramar gäller för 2025 även i detta fall, men jag har naturligtvis förhoppningen att man ska kunna starta projektet långt mycket tidigare. Om vi ska vara färdiga till 2030 måste det ju starta tidigare; vi kan inte börja bygga någon gång framåt 2025 och tro att vi ska bygga en sådan bana på 5 år. Det är orealistiskt. År 2030 är TNT-horisonten för dessa projekt.

Sedan vet man inte vad som händer i EU med TNT-finansieringen och alltihop. Det är inte fastställt än. Regeringen har heller inte gett ett tydligt besked till kommissionen om att man faktiskt står upp för alla TNT-projekt i Sverige. Norrbotniabanan ligger väldigt löst, i alla fall som jag kan bedöma det efter Reinfeldts svar på en direkt fråga på en presskonferens om Malmbanan och vägen mellan Kaunisvaara och Svappavaara. För min del tror jag alltså att det behövs en annan regering i Sverige för att Norrbotniabanan ska börja byggas.

När det gäller lastbilstrafiken är det sant att vi var helt överens allihop. Det är jättebra, och jag har inte sagt någonting annat heller – jag tycker att det är viktigt. Men det måste börja hända någonting i verkligheten också. Okej, det kanske kommer en rapport från Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen, men åkerinäringen är i dag en bransch i kris. Det är en bransch som ser framför sig hur det olagliga cabotaget bara ökar, hur konkurrensen sätts ur spel och hur seriösa svenska åkerier inte kan överleva. Jag tror alltså att man måste smida lite snabbare än vad man gör nu. Det tycker jag att frågan är värd.

Anf. 196 GUNNAR HEDBERG (M):

Fru talman! Jag har nu under några timmar lyssnat på debatten, och den enda jag har hört ta upp frågan om medfinansiering närmare är Jan-Evert Rådström. Jag avser därför att uppehålla mig kring medfinansieringsfrågan.

Vi anser att medfinansiering genom bidrag från kommuner, regioner, landsting och företag kan vara en bra metod för att öka investerings-

volymen och kvaliteten i åtgärder för trafikens infrastruktur. Behoven är fortsatt mycket stora, har vi kunnat notera i denna debatt. Bland annat Riksrevisionen har dock påpekat att det finns en del problem med medfinansiering. Trafikverket har tagit tag i en del av problemen, och regeringen har givit några förutsättningar i propositionen.

Det är till exempel viktigt att medfinansieringen sker på frivillig grund. Det nya planeringssystemet där pengar och planering knyts ihop ökar förutsättningarna för att medfinansieringen ska ske på ett bra sätt, och initiativet till medfinansiering ska som huvudregel komma från den medfinansierande parten. Om man går utöver de vanliga bedömningsgrunderna i samband med en medfinansiering måste man också ha extra tydliga motiveringar till varför man gör detta.

Regeringen pekar på att det inte är möjligt att dra en skarp gräns mellan statens och kommunernas ansvar i fråga om framtida investeringar i infrastruktur utan menar att sådana frågor ofta behöver avgöras från fall till fall i förhandlingar mellan de berörda parterna. Vi delar denna uppfattning.

Trafikverket anför att överenskommelser mellan flera parter om att samverka om finansiering undanröjer osäkerheter och ger stabilare förutsättningar för investeringarna. Som också har anförts av regeringen kan det vid en politisk helhetsbedömning i vissa fall finnas andra prioriteringsgrunder än dem som fångas av kalkylerna. Man fångar alltså upp andra orsakssamband, till exempel kopplingen till arbetsmarknadens utveckling. Ni har själva varit inne på detta i debatten om gruvnäringens snabba utveckling och liknande.

I detta sammanhang understryker regeringen också att viljan till medfinansiering indikerar samhällsekonomisk nytta på ett sätt som kompletterar andra bedömningsmetoder. Alla dessa delar är kolossalt viktiga när man tittar på medfinansiering, och vi delar naturligtvis denna uppfattning.

När de rödgrönas och Sverigedemokraternas inställning är att de vill ha mer principer och regler för hur medfinansiering ska gå till låser de fast sig vid de samhällsekonomiska kalkyler som just såväl Trafikverket och regeringen som forskare och andra visar har sina brister. De är naturligtvis *en* viktig del när man ska bedöma huruvida en investering ska ske eller inte, men de täcker inte alla aspekter. Att bygga samhällen kräver en bredare syn än den som ryms i de samhällsekonomiska aspekterna.

Man kan konstatera att det finns en gigantisk klyfta mellan de rödgröna företrädarnas och Sverigedemokraternas syn här i riksdagen och den syn som finns ute i kommuner och landsting. Hundratals, kanske till och med tusentals, förtroendevalda från alla partier har i olika sammanhang tagit ställning för medfinansiering i tiotals kommuner, regioner och landsting utöver det som näringslivet har bidragit med.

Detta gör man inte bara för att man har pengar över som man vill placera någonstans utan för att det är en väldigt angelägen insats för utvecklingen i den egna regionen, kommunen eller vad det nu gäller.

Men ni vill inte ta till vara de pengar som medfinansieringen innebär, vilket gör att er finansiering, som ni har diskuterat här i dag och som ser ut på ena eller andra sättet, innehåller ytterligare ett hål, i och med att ni försvårar för medfinansiering. Ni vill heller inte öka säkerheten för att även statens pengar vid investeringar hamnar på rätt ställe.

Medfinansiering är bra i samhällsbyggandet. Därför hoppas jag att ni tänker om.
(Applåder)

Prot. 2012/13:43
13 december

*Transportsystemets
inriktning*

I detta anförande instämde Christer Akej, Sten Bergheden, Jessica Rosencrantz, Eliza Roszkowska Öberg och Jan-Evert Rådström (alla M) samt Anders Åkesson (C).

Anf. 197 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Fru talman! Det var inte ett ord om prioriteringar, Gunnar! Det var inte ett ord om att de som har mest pengar skulle kunna gå förbi någon annan i kön, bara tacka och ta emot och hoppas att det ska följa något mönster.

Jag tycker att det är ganska viktigt att vi funderar lite grann på hur vi egentligen satsar pengar i infrastrukturinvesteringar. Vad är det som ska gå först? Är det de kommuner som råkar ha pengar så att de kan satsa, eller är det de där behoven är störst? Det kan sammanfalla, men oftast gör det inte det. Vi kan ta Pajala som exempel. Där finns det inga pengar från kommunen att ösa in i någon medfinansiering. Man har inte ens pengar för att bygga bostäder.

För mig är infrastruktur i huvudsak en statlig angelägenhet. Investeringar i infrastruktur måste vara en statlig angelägenhet, enligt mitt sätt att se det.

Visst kan jag gå med på att kommuner och landsting förskotterar, lånar pengar till staten för att de på det sättet snabbare kan få till stånd en investering som man har behov av. Men då ska staten sedan betala tillbaka. Sådana regler finns också i dag. Upp till 30 procent av regionens investeringsvolym kan förskotteras via kommuner och landsting.

Det är bara två exempel med direkt medfinansiering som jag kommer ihåg på rak arm. Det är Sundsvall och Motala. Jag tror inte att det är vägen framåt.

Gratis ost finns bara i ostfällan, och det här är inte gratis ost.

Anf. 198 GUNNAR HEDBERG (M) replik:

Fru talman! Det är en myt och en vanföreställning att man kan köpa sig före. Om det har förekommit bakåt i tiden under tidigare regeringar vet jag inte. Det kan möjligen ha förekommit när vi på 80-talet fick i gång Upptåget och var med och medfinansierade dubbelspår på Ostkustbanan. Då kan vi möjligen ha köpt oss lite före. Men det var under en annan regering.

Den här regeringen och vi har inga sådana delar i vår argumentation att man ska köpa sig före. Jag lyfte fram några punkter. Om man till exempel går utöver de vanliga bedömningsgrunderna, bland annat samhällsekonomiska kalkyler, då måste man ha extra tydliga motiveringar för att genomföra medfinansieringen.

Det nya planeringssystem som vi diskuterade i våras och riksdagen fattade ett brett beslut om, där man knyter ihop pengar och planering, är också en garanti för att det inte går att köpa sig före utan att det handlar om välmotiverade investeringar där man förbättrar kvaliteten och förbättrar möjligheten till större investeringsvolym.

Sedan måste jag, fru talman, nämna något apropå den cykeldiskussion som har varit. Jag tillhör dem som cyklar alla årets dagar. Jag har cyklat 10 mil den här veckan och 10 mil förra veckan. Det ger starka ben. Men det går att som tomte också cykla på vintern.

Anf. 199 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Fru talman! Till det senare har jag ingen kommentar.

Jag vill bara påminna Gunnar om Riksrevisionens utredning om finansieringen av Citybanan, som till ganska stor del är medfinansierad från regionen och olika intressenter. Långt bort i Västmanland har man varit med och betalat till den.

De kan inte se att det skulle tillföra projektet något. De kan inte påstå – i alla fall inte så tvärsäkert som du – att det skulle vara något bra. Tvärtom är de ganska kritiska till medfinansiering som system, att man använder sig av den modellen över huvud taget.

Jag tycker att man ska vara försiktig när det gäller att låna pengar från kommuner och landsting till detta. Medfinansiering där man direkt går in och betalar en del av investeringen tycker jag att man ska undvika. Jag tror inte att det är någon väg att gå.

Kommunernas uppgift är framför allt vård, skola och omsorg. Landstingens uppgift är framför allt sjukvård. Sedan finns det också lite grann på marginalen att landstingen har uppgifter inom kollektivtrafik och annat, men det är trots allt en ganska liten del av landstingens verksamhet i Sverige och även regionernas verksamhet, för den delen. För kommunerna är det skola, vård och omsorg som måste vara det absolut viktigaste. Det förekommer också en ganska kraftig debatt i många kommuner som är med och till och med lånar pengar till infrastrukturprojekt.

Jag tycker inte att det är en väg att gå framåt.

Anf. 200 GUNNAR HEDBERG (M) replik:

Fru talman! Skola, vård och omsorg, javisst, men vi som är verkssamma lokalt i kommunerna har ett lokalt utvecklingsansvar. Vi har ett miljö- och klimatansvar. Gör man rätt infrastrukturinsatser är det ett språng för de frågorna utifrån den diskussion som har varit, bland annat om hur man ska öka cyklingen.

Visst har Riksrevisionen varit kritisk. På en del punkter har man naturligtvis väldigt rätt. Trafikverket har tagit tag i en del av de problemen, och regeringen har i propositionen lagt fast ett antal förutsättningar. Det är bra för att komma framåt.

Vad ni inte har presenterat är vad ni hade velat ha mer jämfört med propositionen.

Det som hände kring Citybanan – jag var själv med som en av förhandlarna – var ett ganska fantastiskt slutresultat. Långt bort i Västmanland, precis som du sade, långt bort i Örebro, varje enskild kommun, över 40 kommuner och landsting undertecknade ett och samma avtal, eftersom man ansåg att även om man i den egna kommunen inte ens har en järnväg är det bra för sysselsättning, jobb, utbildning och boendemöjligheter för våra invånare. Inte i en enda kommun föll detta, oavsett vilka politiska majoriteter det var.

Jag hoppas att ni tänker om.

(Applåder)

Fru talman! Det är få frågor som är så engagerande för invånare, företagare, medier och politiker. Det ser man inte minst på den här långa dagen. Infrastrukturens betydelse för den regionala utvecklingen kan inte nog poängteras. Bra infrastruktur lägger också grunden för ett framgångsrikt näringsliv och en bygd som utvecklas.

Därför tycker vi i Centerpartiet att det är väldigt glädjande att regeringen nu tar initiativ till en ny planperiod som sträcker sig så långt fram i tiden som till 2024. Jag hoppas också att det kommande arbetet tar intryck av det som väldigt tydligt har framkommit i Kapacitetsutredningens beskrivning av behov av insatser.

Med detta som utgångspunkt vill jag lyfta fram ett resonemang som gäller godstrafik på järnväg och behov av ökad tillgänglighet för besöksnäringen, ett medskick i kommande planeringsprocess.

Det är en planeringsprocess som vi i Centerpartiet förutsätter kommer att ske i nära samarbete mellan Trafikverket och våra regioner, som har det politiska ansvaret för regional utveckling. I den viktiga dialogen kan vi inte nog understryka vikten av att tänka i stråk för att skapa förståelse för att insatser som görs på andra ställen än i det egna länet också kan ha avgörande betydelse för utvecklingen.

Näringslivet välkomnar att betydelsen av effektiva och robusta stråk i Sverige med internationella kopplingar till Europa ges en stark fokusering. Det är väl naturligt att det är på det sättet eftersom alla pratar om Sveriges stora exportberoende. Men är det verkligen så vi prioriterar?

Låt mig ge ett exempel från Mellansverige. Alla här uppräknade företag har en gemensam nämnare: Korsnäs, Sandvik, Ovako, Stora Enso, Trätåg, SSAB, Kvarnsveden, Outokumpo, Arctic Paper, Ericsson, Clas Ohlson, Ejendals, ABB, Spendrups, Kopparbergs, Metso, Wasabröd, Billerud, Bergvik Skog, Tomoku Hus, FM Mattson, Åkerströms och Dooria. Dessa företag har alla det gemensamt att de är beroende av järnvägen och ligger utmed eller i anslutning till Bergslagsbanan – ett godsstråk från Gävle-Storvik via Falun och Borlänge, Hällefors, Kil och väster om Väneren till Göteborgs hamn. Tillsammans svarar de för över 40 procent av svensk industris exportvärde, och de är alla beroende av att komma till eller från hamnen i Göteborg.

Till denna lista kan sedan läggas den stora godsmängd vi kan förvänta oss när Botniabanan och kanske också Inlandsbanas godsflöden ökar – eller vart ska gods från norr ta vägen? Sträckan har också under många år varit utpekad som ett av tre prioriterade stråk av Näringslivets Transportråd. Då är det väl ingen tvekan om att godsstråk prioriteras eftersom exportindustrin har så stor betydelse för Sverige och för Sveriges ekonomiska utveckling?

Fru talman! Jag ska ge ytterligare ett exempel på ett område som har allt större påverkan på svensk ekonomi. Det handlar om besöksnäringen, som i dag svarar för ett exportvärde som har passerat 100 miljarder kronor. Det är en näring som allt fler betraktar som en ny basnäring.

Som exempel vill jag lyfta fram norra Europas största friluftsområde: Sälen–Trysil–Idre–Engerdal. Det är ett område som i dag har 4,3 miljoner övernattningar, men det är ett område med väldigt begränsad tillgänglighet. Restid i egen bil är i genomsnitt sex–sju timmar. Då förstår var och en att det inte går att locka till sig särskilt många nya besökare

från platser som har ännu längre restid. Det innebär att det är angeläget att hitta lösningar som ger nya kundgrupper möjligheten att nå destinationen, så att man kan skapa fortsatt tillväxt. Med en utbyggnad av befintlig flygplats till internationell charterflygplats finns förutsättningar att inom 2 timmar nå en marknad på 200 miljoner människor.

Jag kan jämföra med skidorten Levi i norra Finland, som sedan lång tid utvecklat chartertrafik och flyger in över 100 000 internationella besökare. Sälen–Trysil–Idre–Engerdal är en sex gånger större destination än Levi i Finland. I det svensk-norska området finns 365 besöksnäring-företag som själva säger att de kommer att svara för den framtida driften. Sammantaget beräknar man kunna skapa över 2 000 nya jobb bara på svenska sidan.

Då är det väl ingen tvekan om att ökad tillgänglighet till attraktiva besöksmål prioriteras, eftersom besöksnäringen bidrar så positivt till svensk ekonomis utveckling?

När planeringsprocessen väl är i gång arbetar Trafikverket med att ta fram jämförande kalkyler för att man ska kunna jämföra olika objekt med varandra i den kommande prioriteringen. Ni känner säkert till begreppen nettonuvärdeskvot eller samhällsekonomisk kalkyl. Dessa kalkyler ger olika användare av infrastrukturen olika värden. Mest prioriteras persontransporter, därefter kommer gods och slutligen regional utveckling, som nästan inte alls påverkar utfallet i kalkylen.

Slutsatsen är att man redan från början förminskar godstransporternas möjligheter att hävda sig i fördelningen av medel för utveckling av nödvändig infrastruktur. Insatser för att stödja regional utveckling har ett ännu sämre läge.

Detta sätt att sortera prioriteringarna ger alltid befintliga befolkningscentrum ett försprång i förhållande till att utveckla näringslivets behov av transporter eller att främja utveckling av helt nya geografiska satsningar. Vad är skälet till detta? Tror vi inte på näringslivets förmåga och behov av ökad kapacitet? Det kan väl inte finnas något samband med att många av företagen har sin verksamhet förlagd till landsbygden och orter utanför de stora befolkningskoncentrationerna?

Min uppfattning är att det är politikernas roll att aktivt arbeta med samhällets utveckling och att göra de strategiska prioriteringarna. Dessa viktiga ställningstaganden kan aldrig överlåtas till en teknisk kalkyl som via en enkel sortering i ett Excelark slår bort viktiga prioriteringar – viktiga insatser för bas- och exportindustrin och besöksnäringen. Därför ser jag gärna att strategiska prioriteringar får en tyngre roll i framtidens planeringsorganisation.

Fru talman! Det tredje området jag vill lyfta fram handlar om vår förmåga att förutse framtiden.

I Bergslagen pågår just nu ett långt framskridet arbete med att återuppta brytningen av järnmalm i gruvorna i Grängesberg, Hökberg och Håksberg. Volymmässigt pratar vi malmmängder som är större än i Pajala. När nuvarande plan togs fram inför 2010 fanns det ingen som hade en tanke på att det skulle öppna några nya gruvor i Sverige och än mindre i Bergslagen.

År 2015 beräknas de första malmtransporterna komma i gång med Oxelösund som utlastningshamn för att 2017–2018 vara uppe i full kapacitet. Långsiktigt ser man gärna en utlastningsmöjlighet i Uddevalla–

Lysekilområdet. Att under löpande planperiod ta in så stora objekt skapar inte bara svårigheter rent ekonomiskt när det gäller prioriteringar, utan det skapar också osäkerheter för företagens möjligheter att finansiera och planera sin verksamhet.

Om vi nu tror att vi inte kan förutse allt som kommer att hända under perioden 2014–2024 är det min uppfattning att det är nödvändigt att skapa en pott att disponera inför de nya behov som uppstår. Det är behov som inte kan invänta den vanliga planeringscykeln.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag säga att Centerpartiet välkomnar det som sägs i infrastrukturpropositionen om att ”strategiska stråk och noder bör vara vägledande för framtida prioriteringar av satsningar på infrastruktur för godstrafiken.” Vi är också glada för att frågan om ökad tillgänglighet för attraktiva besöksmål lyfts fram i förslaget.

I detta anförande instämde Göran Lindell och Anders Åkesson (båda C), Christer Akej, Edward Riedl och Eliza Roszkowska Öberg (alla M) samt Lars Tysklind (FP).

Anf. 202 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Jag ska fatta mig kort. Men jag kände att jag ville gå upp och ställa en fråga.

Jag lyssnade noga på Anders. Det var intressant, och det var mycket bra som Anders sade. Men jag satt och funderade. Jag har inte läst någonting om det här i propositionen. Var kommer de här idéerna och de här projekten ifrån?

Finns det här verkligen med, eller är det mer ett önsketänkande från Centerns sida att de här satsningarna skulle finnas med?

Jag håller fullständigt med om att man behöver göra mycket när det gäller Bergslagsbanan. Vi bor ju i varsin ände av Bergslagsbanan, så vi är väl införstådda med att det behöver göras mycket. Det är viktigt för näringslivet. Vi har med det i Miljöpartiets tänk och i våra förslag och har också räknat på det. Men var hittar jag det i regeringens proposition?

Anf. 203 ANDERS AHLGREN (C) replik:

Fru talman! Det vi gör nu är inte att gruppera objekten. Det är den processen som vi nu skickar i väg till Trafikverket. Vi ser fram emot att den processen börjar. Och det är det medskicket jag vill göra, precis som jag sade i början. Det handlar om att också ha den här viktningen av det här sättet att planera. Jag tycker själv att vi överlåter alltför mycket åt en teknisk kalkyl att avgöra.

Anf. 204 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Ja, det är bra tänkt. Jag håller med om det. Det är bra att man gör medskick. Men det räcker inte att göra medskick om man inte skickar med en påse pengar.

I Miljöpartiet har vi insett att det behövs mycket mer pengar till järnväg om vi ska kunna lösa de här problemen och om vi ska kunna göra verklighet av den här visionen – det gäller bland annat Bergslagsbanan.

Det är stora pengar. Jag hittar inte utrymme för det i propositionen nu.

Anf. 205 ANDERS AHLGREN (C) replik:

Fru talman! Man ser inte hur det kommer att se ut innan den prioriteringen så småningom kommer, framåt april, maj.

Jag tycker att det handlar mycket om vilken känsla man har i förhållande till utvecklingen när det gäller till exempel besöksnäringen, när det gäller godsdelen i förhållande till mycket av det som händer, när det gäller infrastrukturplanering, när det gäller stora befolkningskoncentrationer och så vidare.

Jag tror att det nu är tredje planeringsprocessen som jag medverkar i. Och långsiktigt ser vi att vi får stryka på foten på ett sätt som jag inte tycker är tillfredsställande när det gäller sättet att göra prioriteringar. Det ligger i nästa steg.

Anf. 206 LARS JOHANSSON (S):

Fru talman! Det jag tänkte uppehålla mig vid är sjöfarten. Jag tycker att det finns ett stort intresse, när vi diskuterar den transportpolitiska inriktningen för de kommande åren, av att beröra det som berör 90 procent av vår exportindustri, alltså sjöfarten.

Jag noterade att infrastrukturministern inte med ett ord nämnde sjöfartens betydelse. Det beklagar jag djupt med tanke på vad vi har framför oss.

Vi har ju en situation där vi har ett svaveldirektiv som väldigt tydligt har markerat att sjöfarten måste ta miljöhänsyn på ett helt annat sätt än vad man har gjort hittills.

Man använder sig av bunkeroljan från våra raffinaderier och släpper därmed ut väldigt mycket svaveldioxid i luften. Det är hela 4 000 gånger smutsigare än den diesel som används av lastbilar inom hela EU. Det står sjöfarten i dag för, i norra Europa. Det är naturligtvis ett enormt miljöproblem som vi måste vara med och tackla. Det är det som är skälet till det nya svaveldirektivet från 2015.

Men regeringen agerar inte och har framför allt inte agerat under de här åren fram till att direktivet skulle börja gälla. Man har inte gjort det i form av påtryckningar på sjöfarten. Man har inte gjort det genom att lägga fram program för att göra riktiga miljöinvesteringar – det kan skapa tusentals jobb i Sverige. Nej, man har inte gjort ett dugg på det området.

Sedan 2007 har man dessutom avstått från att skapa likvärdiga konkurrensvillkor för den svenska sjöfarten. Jag fick uppgifter helt nyligen om att sedan den 1 januari 2009 har 136 svenska fartyg flaggats ut från Sverige.

Vi har ungefär 114 handelsfartyg och färjefartyg i Sverige i dag. Man kan fundera på varför regeringen är så ointresserad av den utvecklingen. Det normala när man diskuterar strukturproblem – och det pågår en strukturomvandling i ett samhälle – är att det handlar om att man går från ett jobb till ett annat, från en teknik till en ny teknik. Men de här transporterna måste finnas även fortsättningsvis. Vi kan ju inte isolera landet för att bara köra vårt gods med järnväg och lastbilar. Vi måste ha det vidare någonstans. Det måste exporteras via handelsfartygen.

Trots detta bryr sig regeringen inte om den utveckling som vi har haft under de senaste åren.

Jag har noterat att i tidigare debatter här i kammaren har olika företrädare för de borgerliga partierna, även finansministern och infrastrukturministern, sagt att man ska komma med en särskild sjöfartsstrategi. Det har man pratat om i ett år. Enligt uppgift kommer det ingen.

Jag har noterat att Lars Tysklind och andra har börjat prata om en handlingsplan. Men vad är det för någonting? Vad kommer den att innehålla? Jag har ingen aning. Man presenterar ingen politik. Man bara pratar – det är oerhört allvarligt – samtidigt som jobb efter jobb går förlorade.

Nu har vi på fyra år förlorat 5 000 direkta svenska arbetsplatser inom sjöfarten. Det är klart att det också påverkar det maritima klustret, möjligheten för rederinäringen att finnas och möjligheten att det ska finnas jobb inom andra näringar som har direkt anknytning till sjöfarten. Det är en oerhört allvarlig utveckling som vi har kunnat notera.

Det är bekymmersamt när man ser hur utvecklingen är i Sverige. Vi kan notera att man i andra europeiska länder, i andra EU-länder, har en rakt motsatt utveckling. Ta Danmark som ett exempel.

De är nu fjärde sjöfartsnation i världen. De har i dag över 600 fartyg. De anställer tusentals människor. De har mycket mindre kust än Sverige. De har mycket mindre export än vad Sverige har. Ändå är det de som utvecklar sjöfarten medan vi i Sverige går bakvägen in i framtiden utan att tänka på sjöfartens stora betydelse i det här landet.

Det är oerhört allvarligt. Det gäller kanske också till exempel möjligheterna att få fram nya industrier, nya företag, ny utveckling och ny forskning när det gäller att reducera svavelutsläppen och hitta andra lösningar på problemet.

När man går bort från scenen och avstår från att agera kommer andra att ta över. Vi tappar jobb hela tiden, och ingen ger besked.

Det utlovades en särskild utredning om tonnageskattningen. Den skulle ha kommit. Det lovade finansministern den 13 september här i kammaren, i denna talarstol. Det skulle komma en särskild utredning. Den skulle presenteras innan året var slut. Det kom ingenting.

Så är det på område efter område när det gäller sjöfartspolitiken. Och, som sagt, infrastrukturministern nämnde inte sjöfarten med ett ord.

Jag kommer från västkusten, där man är väldigt beroende av det här. Där jobbar den rödgröna majoriteten i Västra Götalandsregionen med att utveckla näringen. Man talar om ett särskilt program för maritima kluster, hur det ska kunna utvecklas ytterligare. Ungefär 44 procent av dem som jobbar inom det här området jobbar i Västra Götaland.

Branschen agerar alltmer självständigt genom Sjöfartsforum. Man har särskilda branschsamtal där rederinäring, fackliga organisationer, myndigheter, universitet och högskolor diskuterar vad man kan göra gemensamt. Men de får ingen respons från regeringen. Regeringen är fullständigt passiv. Jag är förvånad över att de borgerliga riksdagsledamöterna är så passiva och nöjda med utvecklingen.

Jag blir oerhört bekymrad när en gammal svensk basnäring lämnas åt andra länder att sköta i framtiden. Vi vet inte vad det kommer att få för betydelse, men en sak är säker och det är att det blir färre jobb i Sverige. Det blir färre jobb inom rederinäringen, färre sjöfartsjobb. Det blir mindre utveckling av miljöpolitiken på sjöfartens område, där det är oerhört viktigt att insatser görs.

Jag hoppas att det nästa gång vi har denna debatt kan finnas något förslag från den borgerliga regeringen. I annat fall får vi väl vänta till 2014.

(Applåder)

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

Anf. 207 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Det är möjligt att infrastrukturministern inte nämnde någonting om sjöfart, men både Annelie Enochson och jag gjorde det, vad jag kan komma ihåg.

Att anklaga regeringen för att vara passiv är direkt felaktigt. De tar naturligtvis frågan på allvar. Jag känner samma frustration som Lars Johansson i den här frågan. Utflaggningen har pågått ett tag, och den har också accelererat. Däremot reagerar jag lite grann mot att Lars Johansson tar Danmark som exempel. Det finns företeelser i Danmark som inte heller Lars Johansson tycker är särskilt bra. De bygger mycket på sitt internationella register, och det är bland annat därför som Danmark har framgång. Den vägen är vi inte inne på i Sverige. Därför är Danmark kanske inte ett bra land att jämföra med i det här sammanhanget.

Det har funnits en tendens att förminska frågan när det blir en diskussion om tonnageskatten. Nu tyckte jag att Lars Johansson breddade diskussionen på ett bra sätt, så jag ska inte anklaga honom på något sätt. När det gäller tonnageskatten är en utredning om den utlovad. Den processen pågår, så på den punkten kan vi nog se framtiden an med viss tillförsikt.

Vi återkommer ganska ofta till siffran 90 procent av exporten. Problemet är precis det som Lars Johansson är inne på, att det är en svensk basnäring. Vi kan säkert exportera till 90 procent ändå men då på andra flaggade fartyg. Det finns betydligt fler svenskkontrollerade fartyg än svenskflaggade fartyg. Det finns nästan fem gånger så många svenskkontrollerade som svenskflaggade. Jag tror att det är 500–600 fartyg som ägs av svenska rederier.

Jag vill inte säga att regeringen är passiv på något sätt.

Anf. 208 LARS JOHANSSON (S) replik:

Fru talman! Jag uppfattade inte att Lars Tysklind talade om någonting som regeringen gör. Det fanns inte ett enda förslag. Jag har talat om tonnageskatten, javisst. För tre månader sedan lovades att en utredning skulle komma. Jag förstår fortfarande inte varför frågan ska utredas en gång till. Vi är i det läget att om vi vill ha svensk sjöfart måste man agera nu och fatta beslut.

Jag har tidigare uppmanat finansministern att sätta sig med rederinäringen och reda ut frågan om den latent skatteskulden eftersom den diskussionen alltid kommer tillbaka, men det sker inte. Det är problemet. Regeringen agerar inte. Om frågan ska utredas en gång till kommer vi kanske inte att ha någon svenskflaggad sjöfart, och då är ju problemet inte så stort längre.

Svensk sjöfart har varit framgångsrik med att skapa rimliga arbetsvillkor för befäl och för sjömän i övrigt på båtarna. Man har varit duktig på att jobba med dubbelskrov för att vi inte ska få oljeutsläpp och liknande. Sjösäkerheten har varit en viktig fråga för svensk sjöfart. Man har alltså jobbat med många viktiga frågor. Jag menar att vi på sikt tappar den kompetensen och det kunnandet om vi inte bibehåller svensk sjöfart. Därför är det angeläget att komma till rätta med den här frågan.

När det gäller de danska fartygen är 608 danskflaggade. Sedan finns det naturligtvis även andra fartyg i Danmark. Det är alltså en stor näring. Jag anser att ni, Lars Tysklind, måste agera mot er egen regering så att det händer någonting på området. Det har det inte gjort hittills vad jag kan se.

Anf. 209 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Låt oss ta detta med tonnageskatten ytterligare ett varv då. Frågan har utretts, men man har konstaterat att den inte är komplett. Det är alltså inte fråga om att börja om från början, utan den utredningen kommer. Det vet jag att den gör.

Att branschen själv agerar och tillsammans med fack och andra kommer på gemensamma lösningar är oerhört bra. Det står inte i motsatsställning till regeringens agerande. Tittar vi på vad regeringen gör för att skapa förutsättningar för sjöfarten att få en större roll i transportsystemet är den viktiga frågan om inre sjöfart på väg att lösas. Där har vi i Sverige haft ett undantag sedan 1995, och ingen har egentligen tagit tag i det förrän nu, vilket visar att regeringen faktiskt agerar i vissa frågor. Det handlar kanske mer om transportsätt än om flaggning, men det måste skapas ett regelverk så att det finns förutsättningar även för närsjöfart i Sverige. Det är ett exempel på en sådan fråga.

Både Lars Johansson och jag vet att de två huvudfrågorna är tonnage-skatten och bemanningen. I Danmark har man löst det med ett internationellt register. Det har vi haft en diskussion om i Sverige, och vi är tämligen eniga om att vi inte ska ha ett svenskt internationellt register. Frågan får lösas på något annat sätt. Där har parterna ett stort ansvar för att frågan ska lösas på den nivån, så att man får samma resultat. Det är de två frågorna som måste lösas för att vi ska bli konkurrenskraftiga gentemot andra länder.

Nu talar vi om danskflaggade fartyg. Menar Lars Johansson att de 608 danskflaggade fartygen ligger utanför det internationella danska registret?

Anf. 210 LARS JOHANSSON (S) replik:

Fru talman! Det är bra att Lars Tysklind erkänner detta med tonnage-skatten. Jag måste säga en gång till att det inte är en ny utredning som behövs. Men regeringen bereder för att ta fram ett nytt utredningsförslag. Det innebär att vi inte kommer att ha någon sjöfart i Sverige om frågan ska utredas ytterligare ett år. Det går så oerhört fort nu. Det är en väldig acceleration på den utflaggning som sker i Sverige. Det tycker jag att regeringen bortsett från under många år. Det är ett faktum.

Parterna kommer att lösa frågan om bemanningen. De kontakter jag haft med Seko visar att man är ganska övertygad om att man kommer att

lösa det tillsammans med redarna. I den frågan behöver vi politiker inte agera, utan de kommer att hantera den.

Den andra frågan däremot är en tydlig politisk fråga. Att ha samma konkurrensvillkor för svensk sjöfart som andra sjöfartsnationer i Europa har borde vara en självklarhet. Man behöver inte krångla till den frågan så mycket som man gör från regeringens sida. Jag anklagar inte Lars Tysklind för det, men jag noterar att regeringen inte agerar.

Regeringen talar om att ta fram en sjöfartsstrategi. Man presenterar ingen sjöfartsstrategi när man sagt att det ska göras. Man lägger frågan i långbänk, eller vad man nu vill kalla det. Det händer ingenting, och det är allvarligt för svensk sjöfart i dag.

Anf. 211 CHRISTER ENGELHARDT (S):

Fru talman! I detta ärende som nu debatteras har jag två motioner rörande den gotländska färjetrafiken. I den ena motionen, T9, lyfter jag fram den faktiska färjetrafiken till och från Gotland. I den andra motionen, T10, lyfter jag fram behovet av en reservhamn.

Angående motionen om reservhamn har jag stor förhoppning om att frågan löses inom ramen för det som trafikutskottet skriver i sitt ställningstagande på s. 86 och 87 i betänkandet. Jag kommer att följa frågan och förbehåller mig rätten att på nytt återkomma i ärendet.

I regeringens proposition som detta betänkande behandlar skriver regeringen på s. 18 under 3:6: "Väl fungerande godstransporter är en nödvändig förutsättning för samhällets utveckling, regionernas konkurrenskraft och invånarnas villkor. Regeringen anser att transportsystemet måste stärkas för att bättre kunna bidra till näringslivets konkurrenskraft och dess möjligheter att växa och utvecklas i alla delar av landet. Särskilt viktigt för näringslivet är funktionella stråk och noder för godstrafiken samt goda förutsättningar för persontransporter för arbetspendling och tjänstenäringsar, däribland besöksnäringen."

På s. 75 under 6:3 skriver regeringen vidare: "Regeringen anser att det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgare och näringsliv i regionen."

Och slutligen i årets regeringsförklaring skriver regeringen: "Sverige ska ha ett starkt och hållbart transportsystem. Ett transportsystem som gör det lättare att resa mellan hem och arbete eller skola och lättare för företagen att leverera sina produkter. Ett transportsystem som gör det enklare att leva. Ett transportsystem som binder samman hela landet."

Trots alla vackra ord i propositioner och regeringsförklaringar upplever vi på Gotland att vi inte ges likartade förutsättningar för att utvecklas infrastrukturellt som andra delar av landet. I propositionen kan vi läsa om utbyggd järnväg med tåg som går flera hundra kilometer i timmen. Vi kan läsa om ett väl utbyggt vägnät, om säkra motorvägar med mera i all förhoppning om att underlätta för människor och gods att förflytta sig snabbt, tryggt, säkert och miljömässigt hållbart.

Detta gäller uppenbarligen hela Sverige utom Gotland. Det är så vi upplever det. Jag vet att jag har sagt det tidigare i denna kammare, men utifall någon ännu inte har uppfattat det så tar man sig till och från Gotland på två sätt, via flyg och färja.

Våra flygförbindelser är ett nödvändigt komplement men kan aldrig ersätta färjetrafikens kapacitet för resor och frakttransporter. Färjetrafiken till och från Gotland fyller samma funktion som väg- och järnvägs-transporterna gör i andra delar av landet.

Fru talman! För Gotland och dess invånare, för turismen och det gotländska näringslivet är färjetrafiken en naturlig och avgörande del av de nödvändiga kontakterna och kommunikationerna med det svenska fastlandet och vår omvärld. Därför skulle det vara skönt om vi någon gång kunde få komma i hamn med vår färjetrafik där vi faktiskt slipper dessa ständiga orosmoln som hopar sig över Gotland och havet varje gång vi står inför en ny avtalsperiod.

Fru talman! Som en del i detta har regeringens egen myndighet Transportanalys i sin rapport 2012:5 vänt sig till regeringen och tagit upp hanteringen av Gotlandstrafiken och att den inte följer de principer som satts upp för övrig upphandlad trafik.

I rapporten nämner man bland annat att Gotlandstrafiken inte uppfyller tillgänglighetskriterierna. Gotland har en enligt tillgänglighetsmodellen acceptabel tillgänglighet genom det kommersiella flyget till och från Visby.

Färjetrafiken ger däremot möjlighet att resa med bil och är en förutsättning för effektiva godstransporter till och från Gotland.

Utiifrån det säger Trafikanalys att den över tid växande anslagsandel som finansierar Gotlandstrafiken dock inte kan betraktas som stöd till interregional kollektiv persontrafik, utan är i själva verket stöd till trafik som ersätter en fast förbindelse till Gotland.

Trafiken till Gotland bör därför, enligt Trafikanalys, i första hand ses som en ersättning för en fast förbindelse och metodmässigt hanteras mer i linje med andra infrastrukturfrågor, det vill säga snarare som ett infrastrukturobjekt. Trafikanalys bedömer därför att den finansiella styrningen bör förändras i den riktningen.

Det ligger i linje med det som såväl riksdag som regering tidigare uttalat, att färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad i övriga landet. Det motiverar att insatser görs av staten för att motverka de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland har.

Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till en del av den svenska tillväxten. Denna trafik måste därför ges långsiktiga och stabila förutsättningar, och Trafikanalys föreslår att den del av utgiftsområdet Trafikavtal som rör Gotlandstrafiken flyttas till utgiftsområdet Väghållning.

Anslaget används bland annat till statlig väghållning som innefattar vägplanering, drift, broar som ersätter färjor och så vidare.

Enligt Trafikanalys innebär förslaget således att Gotlandstrafiken bör flyttas till utgiftsområde 22, anslag 1:1 Väghållning, eftersom anslaget till väghållning ger mer handlingsutrymme vad gäller alternativa sätt att stödja Gotlandstrafiken, och enligt Trafikanalys bör Gotlandstrafiken behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur i den meningen att Gotlandstrafiken fungerar som en ersättning för en broförbindelse.

Att hantera Gotlandstrafiken inom en större anslagspost gör det också lättare att inom anslaget hantera variationer i kostnader för Gotlandstrafiken.

Fru talman! När det gäller den nya avtalsperioden för färjetrafiken till och från Gotland från år 2017 arbetar Trafikverket mycket riktigt med detta, men det har inte varit helt komplikationsfritt.

I Trafikverkets senare del av arbetet blev det känt att Trafikverket arbetade med ett upphandlingsunderlag där de ville föreslå en sänkning av dagens överfartshastighet i Gotlandstrafiken från 28 knop till 22 knop. Det motsvarar en hastighetssänkning på 20 procent.

Tidsmässigt innebär det att Nynäshamnsturen från Visby kl. 16.45, den turen som i dag är tillbaka i Visby kl. 00.20, i stället är tillbaka i Visby runt kl. 02.30. En tidigareläggning av avgången från Visby skulle ge stora konsekvenser för godstransporterna till fastlandet.

Dagens 28 knop i bastrafiken har varit mycket positivt för Gotlands utveckling. En försämring i färjetrafiken genom detta skulle stå helt i motsats till de stora investeringar som nu görs på förbättrad infrastruktur i övriga landet. Gotland skulle med detta bli det enda länet i landet som tvingats backa in i framtiden, och det är givetvis helt oacceptabelt.

Detta medförde starka protester från olika håll, och nu har Trafikverket beslutat att förlänga sitt upphandlingsarbete och jobbar utifrån att se över förutsättningarna för andra alternativ, exempelvis direktupphandling, inköp av fartyg i statlig regi och så vidare.

Jag konstaterar att trafikutskottet välkomnar detta, men jag och gotlänningarna liksom många andra slappnar inte av förrän vi ser ett tydligt och lugnande besked från Trafikverket i frågan och att det visar på tydliga underlag från Trafikverket där dessa frågor är belysta.

Regeringen måste ta sitt ansvar i detta och ge tydliga direktiv till Trafikverket om man menar något med alla dessa vackra ord som regeringen faktiskt tar upp i propositioner och regeringsförklaring.

Ingen begär att det enskilda statsrådet ska agera ministerstyre, men regeringen kan kollektivt fatta beslut som delges det egna verket så att de är på det klara med vad som gäller, om regeringens ambition inte är att försämra för Gotland och dess rätt till likvärdiga förutsättningar som övriga landet när det gäller vår ersättning för väg, järnväg och bro till och från Gotland.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till reservation 22 i trafikutskottets betänkande TU2.

Anf. 212 HELENA LEANDER (MP):

Fru talman! Vi är några stycken från miljö- och jordbruksutskottet som väntar på vår debatt och som tycker att ni har pratat väldigt länge nu. Ändå går jag upp i talarstolen och förlänger debatten. Det är kanske lite konstigt, och det är möjligt att jag kommer att ångra det senare i kväll eller i natt. Men just nu känner jag i alla fall att jag faktiskt vill gå upp här och prata om ert betänkande, om trafikutskottet och om klimat.

Vi i miljö- och jordbruksutskottet kommer säkert att prata massor om klimat vid behandlingen av vårt betänkande sedan. Det kommer att vara fina mål och siffror, idéer och principer. Sedan sitter ni här och bygger motorvägar som om klimatet var någonting som man kunde göra lite som man vill med. Det är ganska frustrerande.

Vi har fina klimatomål, men det är inte alltid de får genomslag i infrastrukturpolitiken. Där kan man i stället utgå från glada prognoser som att man tror att biltrafiken kommer att öka så mycket och att vi då behöver så många motorvägar. När man sedan har byggt de där motorvägarna, vet ni vad, då ökar biltrafiken därför att man byggde de här motorvägarna – inte så förvånande.

I stället skulle infrastrukturpolitiken behöva utgå från klimatomålen, att man började med att titta på vad det är för infrastruktur vi behöver för att klara vårt klimatomål. Då kanske det inte finns utrymme för att öka vägtrafiken år efter år. Då kanske man måste tänka på ett annat sätt. Då behöver vi en bättre klimatstyrning. Vi behöver mer ordning och reda i klimatpolitiken helt enkelt.

I Storbritannien har man löst det här genom en särskild klimatlag, där man över partigränserna har enats om en lagstiftning där man sätter upp långsiktiga mål men också en utsläppsbana för hur man ska nå de långsiktiga målen någonstans i fjärran som annars är lätta att skjuta framför sig. Sedan måste man hålla sig till dem. Man får välja själv, beroende på vilket parti man representerar, vilka åtgärder man tycker är bra, men man kan inte tulla på målet.

Det påminner egentligen ganska mycket om den svenska budgetlagstiftningen, det finanspolitiska ramverket, där man har vissa ramar. Man kan inte gå med minus hur mycket som helst utan det måste någonstans gå ihop i slutändan, men sedan får man fylla sin budget med vad man vill.

Vi skulle behöva samma sak på klimatområdet. Vi skulle behöva ett klimatpolitiskt ramverk med tydliga mål, utsläppstak, som blir styrande för infrastrukturpolitiken. Först då, tror jag, kommer vi att ha en chans att verkligen klara klimatomålen, om klimatpolitiken blir något som måste genomsyra alla politikområden.

Därför, herr talman, vill jag yrka bifall till reservation nr 5.

För övrigt, som representant för Uppsala, anser jag att man borde bygga fyrspråk hela vägen mellan Stockholm och Uppsala.
(Applåder)

I detta anförande instämde Stina Bergström (MP).

Anf. 213 DÉSIRÉE LILJEVALL (S):

Herr talman! I går, den 12 december 2012, var det hundratals förälskade par över hela Sverige som gifte sig, antingen för att de tog det säkra före det osäkra och hittade ett bra datum att komma ihåg eller för att det helt enkelt var en magisk unik sifferkombination.

Så här dagen efter den stora kärleksdagen, bröllopsdagen framför andra, och i en riksdagsdebatt som tar upp frågor om cykling, passar väl inget bättre än några rader ur den klassiska cykelsången Daisy Bell från 1800-talets slut:

It won't be a stylish marriage,
I can't afford a carriage,
But you'd look sweet upon the seat
Of a bicycle built for two.

Herr talman! Det känns förstås lite udda att tala om cykling i mitten av december när snön ligger i drivor över hela landet, precis som flera har sagt före mig. Tidigare cykeldebatter har varit under våren när korna har släppts ut på grönbete. Nu är det andra tider.

Hemma i Kalmar sprang jag härommorgonen över Larmtorget för att hinna med Stockholmståget. Och jag lovar att i den stunden när Kung Bore ägnat hela natten åt att skicka kanon efter kanon med snö över Kalmar och Öland var inte cykel min första tanke. Men det är den å andra sidan många andra dagar under året. Det finns många snöfria dagar – det lovar jag.

Eftersom jag är en av de riksdagsledamöter som brinner särskilt för cykling och väckt motioner i frågan är det extra viktigt för mig att gå upp i talarstolen i dag. Alla svenskar – även tomten hörde jag förut – som väljer cykeln framför bilen är hjältar. Luften blir renare, bullret måttligare och svenska folket friskare.

Herr talman! En fråga inom det här området som uppenbarligen inte nått sin fulla politiska mognad är cykling över Ölandsbron. Trafikverket, tidigare Vägverket, beslutade för över 15 år sedan att förbjuda all cykeltrafik på bron. Det har inte varit populärt. Förslagen om hur den hårt trafikerade Ölandsbron även skulle kunna rymma cyklister har duggat tätt.

Ett av de mest kreativa förslagen som dåvarande Vägverket kläckte var att utforma en cykelväg som ett balkongräcke över Ölandsbron. Förslaget slängdes i papperskorgen, men det plockades upp av Barometerns redaktion den 1 april 2010. I en tidningsartikel säger sig det svenska Cykelfrämjandet vara lyriskt över balkonglådeförslaget och menar att upplevelsen att susa ned från högbrodeln skulle bli ”sjukt fett”.

Herr talman! Självklart var Barometerns nyhet om Trafikverkets planer ett förstaaprilskämt. Det visar dock på att frågan om en lösning för cyklande Kalmarbor och ölänningar och en del av de nästan tre miljoner turister som besöker regionen varje år behöver komma till ett lyckligt avslut. Då räcker inte en avgiftsbelagd cykelfärja, även om den cykelfärjan heter Dessi precis som jag.

(Applåder)

I detta anförande instämde Stina Bergström (MP).

Anf. 214 MARIA LUNDQVIST-BRÖMSTER (FP):

Herr talman! I det betänkandet som vi har behandlat i dag finns en motion jag har väckt om Norrbotniabanan. Norrbotniabanan är en viktig nerv för Norrland och Sverige, ja, för hela Europa, för stärkt konkurrenskraft, tillväxt och kompetensförsörjning.

Under hösten 2011 lämnade EU-kommissionen nya förslag till TEN-T. Där lyfts Botniska korridoren där delen Umeå och Luleå ingår fram. EU:s tydliga budskap är att Botniska korridoren är mycket viktig för att knyta ihop Europa och säkra transporterna.

Jag föreslår i min motion att man bör utse en statlig förhandlingsperson för att få med en precis uppfattning om möjligheterna till medfinansiering och fortsatt planering av Norrbotniabanan. Jag ser med tillförsikt fram emot åtgärdsplaneringen, och jag utgår från att Norrbotniabanan är med i den diskussionen.

Anf. 215 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! En mycket viktig satsning för Sverige och skogs- och gruvnäringen är att slutföra byggnationen av Botniska korridoren. Det är ett infrastrukturstråk som efter ansökan från regeringen med Maud Olofsson och Åsa Torstensson i spetsen nu prioriteras som ett viktigt stråk för Europa av EU-kommissionen. Jag vet också att nuvarande infrastrukturminister lägger ned energi i frågan.

I dag fattas 26 mil järnväg innan Botniska korridoren är ihopbyggd på sträckan Umeå–Luleå, den så kallade Norrbottenbanan. Beslutet från EU-kommissionen att ge TEN-T-status till Botniska korridoren innebär att Norrbottenbanan kan få en medfinansiering. Det här är en extremt viktig faktor och framgång vad gäller tillskott av medel.

Med tanke på de resurser som redan nu satsats i form av pengar och arbete är det av största vikt att arbetet inte stannar av. Jag är väl medveten om att den infrastrukturens satsning som regeringen nu gör är stor, och jag tycker inte heller att man ska ställa ett objekt mot ett annat. Därför behövs mer pengar till infrastrukturpåsen. En möjlig finansieringslösning för Norrbottenbanan och andra viktiga infrastrukturens satsningar, till exempel Inlandsbanan, är att intäkterna från försäljningar av statliga bolag skulle satsas på infrastruktur. I stället för att skriva ned statsskulden kan en del av pengarna ges tillbaka till skattebetalarna genom att just bygga till exempel fler järnvägar.

I dag får industrierna i norra Norrland förlita sig på stambanan, som är byggd på 1800-talet. Stambanan har tvära kurvor och branta lutningar, vilket gör att hastigheten är låg. Enkelspåret gör risken för störningar stor. Stambanan har dessutom nått kapacitetstaket och duger inte som ett effektivt och långsiktigt hållbart alternativ för godstransporterna i norra Norrland.

Norrbottenbanan skulle också halvera restiden efter Norrlandskusten med betydande regionförstoring som följd. För exempelvis Skellefteås del skulle arbetsmarknadsområdet växa från dagens 80 000 personer till över 300 000 personer. Därför är det viktigt att regeringen inleder diskussioner med berörda regioner och intressenter, till exempel Norrbottenbanan AB, för att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbottenbanans förverkligande. Som läget är nu saknar Norrbottenbanan AB en motpart att diskutera med, vilket är olyckligt, särskilt när viljan att hitta en lösning från den regionala sidan är stark och det finns en öppenhet att överväga många olika typer av finansieringslösningar.

Av den anledningen vill jag yrka bifall till min motion T301. Jag vill att regeringen utser en förhandlingsperson för Norrbottenbanan och ser över möjligheten att hitta finansiering till infrastrukturobjekt, till exempel Norrbottenbanan och Inlandsbanan, via försäljning av redan utpekade statliga bolag.

Anf. 216 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Alliansledamöterna i norra Sverige driver givetvis på för att Norrbottenbanan ska förverkligas. I den ambitionen är vi helt eniga. Tillsammans med kamrater från alla partier driver vi på så gott vi kan.

*Transportsystemets
inriktning*

Det är bra att regeringen jobbar så pass hårt i frågan som man gör. Infrastrukturstyrningen har i Bryssel kommit långt med att få in Botniska korridoren, där Norrbotten är en del, i det som förhoppningsvis kommer att bli ett färdigt Core Network. Det skulle möjliggöra medfinansiering med omkring 20 procent av byggkostnaden. Det arbetet är oerhört viktigt.

Jag delar den frustration som mina vänner från Västerbotten just har varit uppe och gett uttryck för, mina allianskamrater Maria och Helena.

Det är viktigt att påminna, framför allt dem som lyssnar, om att det inte ens från oppositionen finns några förslag på att komma i gång med byggandet av Norrbotten, annat än de första 9 kilometerna av de totalt 270. Vi hörde i ett tidigare replikskifte att det inte verkar finnas pengar till mer än 9 kilometer fram till 2025. Det tror jag att vi ska komma ihåg i det här sammanhanget.

Vi förväntas vara goda regionala företrädare, men bär man regeringsmakten och regeringsansvaret måste man också ta det ansvaret på fullt allvar. Det handlar då om att respektera de arbetsformer som man har, både inom partier och inom en regeringskoalition. Om man följer de arbetsformerna kan man klara av statsfinansiell stabilitet och ta ansvar för ekonomin.

Det innebär att man inte alltid får som man vill. I detta fall kan jag konstatera att vi gärna hade velat ha mer pengar tidigare och så vidare. Men ibland får man, som sagt var, inte precis som man vill.

Vi alliansledamöter från norr ska givetvis tillsammans fortsätta detta arbete för att se till att övertyga våra partikamrater i övriga landet. Jag och flera av de ledamöter som inte kommer att yrka bifall till två bra skrivna motioner av Maria och Helena tycker att det här inte är det bästa sättet att fullfölja arbetet, utan vi tror att det är bättre att respektera de arbetsformer vi har. Därför väljer vi att rösta med den övriga allianslinjen.

Vi är dessutom oroliga för att om man bryter den typen av arbetsformer kan man långsiktigt försvåra arbetet med att få banan byggd.

Men oaktat att vi landar i olika slutsatser får vi fortsätta arbetet med att se till att Norrbotten byggs, för den behövs. Jag tycker att ni beskrev på ett mycket bra sätt varför den behövs. Vi får fortsätta det arbetet, mina vänner.

Anf. 217 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Jag vill tacka Helena, Maria och Edward för beskedet att de står bakom ett byggande av Norrbotten. Tyvärr lämnade er statsminister inte samma besked när han var i Kiruna. Men det kan vi bortse från så länge.

Det är viktigt att vi visar att det här är ett projekt som måste komma till stånd. Jag har full respekt för att olika partier kan ha lite olika ingångar i frågan. Jag tror också att det är viktigt att vi erkänner varandras ärliga avsikter, i varje fall vi som kommer från den här delen av Sverige och är direkt berörda.

Med det vill jag ha sagt att det besked jag lämnade tidigare i talarstolen, att vi socialdemokrater avser att bygga Norrbotten, gäller. Vi startar inte en planering för Norrbotten för att inte bygga den. Det

är precis tvärtom. Vi vill sätta i gång en projektering av Norrbotniabanan för att bygga den, hela banan.

Om nu TEN-T-finansieringen ska finnas på plats inför vi det i dag. Det är 2030 som är horisonten. Banan måste byggas innan dess om vi ska få full finansiering via TEN-T. Om sedan några andra besked kommer via de budgetförhandlingar och annat som sker i Bryssel får vi väl se det då och ta ställning. Om det kan skjutas något år fram i tiden behöver vi inte gråta så speciellt mycket över det. Det viktigaste är att banan kommer till stånd. Det betyder oerhört mycket för vår del av Sverige att vi får banan till stånd.

Anf. 218 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Leif och jag har nog i grunden samma uppfattning om varför banan ska byggas och det värde den kommer att tillföra den dagen den är färdigbyggd. Om det har vi inte olika uppfattningar. Vi träffas i olika sammanhang och hjälps åt i arbetet med att opinionsbilda, så kring de frågorna är vi helt överens.

Det kokar ned till att man lägger fram sina budgetförslag, och i detta fall motion eller infrastrukturproposition, och då ska det följa med pengar till det man tänker göra. Det är väl den debatten vi ska ha här, även om vi delar viljan att bygga banan. Det är också viktigt att påminna dem som lyssnar på debatten och väljarna där hemma om att man måste ha pengar om man ska bygga saker.

Det är väl där vi kan ha olika åsikter i det här fallet. Vi tycker att det är lite oansvarigt, minst sagt, att lägga pengar på att bygga några kilometer. Det handlar om hundratals miljoner, i alla fall i den budget som jag har läst som ni har lagt fram. Vi pratar om några hundra miljoner för att bygga 9 kilometer av 270 kilometer. Om ni sedan har några andra pengar gömda någonstans som inte finns med där kan jag inte svara på, men jag har svårt att se det. Och har man inte de pengarna är frågan: Med vad har man tänkt bygga? Det kostar pengar att bygga järnväg.

Anf. 219 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Jo, det ska gudarna veta att det är dyrt att bygga järnväg.

Vi gjorde så att vi lyssnade på Norrbotniabangruppen och hörde vad de tyckte var viktigast att komma fram till nu. Det var bland annat en förhandlingsman, som Helena Lindahl pratade om. Det finns med som ett av våra krav. Vi har också interPELLERAT infrastrukturministern om det. Det andra var att man kunde fortsätta projekteringen av banan, göra järnvägsplaner och allt vad man nu måste göra för att bygga en bana. Sedan var det att man skulle börja bygga den söderifrån.

Det var det besked vi fick av Norrbotniabangruppen. Det är det vi har tagit fasta på.

Sedan kan man fråga hur mycket pengar ni har i er budget. Jag har läst den, men det står ingenting om banan. Den är inte ens nämnd av Kapacitetsutredningen eller i infrastrukturpropositionen, inte som ett eget projekt. Den nämns som ett TEN-T-projekt och så vidare, men det är bara en from förhoppning, och den villkoras dessutom i TEN-T-pengar.

Vi kan nog fortsätta att diskutera, men det viktiga är att vi är överens om att banan ska byggas.

Prot. 2012/13:43

13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Anf. 220 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Det som Leif säger sist, att vi är överens om att banan borde byggas, är det inga konstigheter i. Det har vi deklarerat många gånger från talarstolen. Men sedan handlar det om att få en majoritet i riksdagen som vill bygga och har finansiering för det. Det är det jag menar. I det sammanhanget räcker det inte att säga bara att man vill bygga eller att man har finansiering för de första 9 kilometerna av totalt 270. Då är det mer renhårigt att säga att om S får bestämma fram till 2025 kommer ni att kunna bygga 9 kilometer av totalt 270 med de pengar som ni har visat så här långt. I så fall ska man säga det.

Frågan är: Var finns resten av pengarna? Nej, de finns inte där. Man kan inte gärna bygga järnväg om man inte har pengar.

Infrastrukturministern tog upp det i ett av sina inlägg tidigare att ni gör så med flera projekt. Ni lägger till några hundra miljoner för mångmiljardprojekt, säger att ni börjar projektera, tillsätter det ena och det andra, och sedan blir det ingenting mer än – vad då? Jo, man har satt i gång att klippa band för nya projekt, men det saknas en massa pengar. Det var ju det som Åsa Torstensson fick hantera när hon tog över som nybliven infrastrukturminister, det vill säga förra gången ni hade suttit vid regeringsmakten, klippt band och satt i gång en massa projekt som det saknades pengar för. Det är inte bra.

Anf. 221 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Det är sent, men det är roligt med en debatt om Norrbottenabanan här på slutet.

Jag vill fråga Edward Riedl: Hur långt är det mellan Umeå och Skellefteå? Är det nio kilometer?

Anf. 222 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Jag vet att Stina Bergström inte är från Västerbotten. Det är nio kilometer ut till Dåva, det som finns med i S-budgeten. Till Skellefteå är det lite längre – det är ungefär 13 ½ mil från Umeå. Du är välkommen upp så ska jag visa.

Anf. 223 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag vet att det är 13 mil. Det är också det som finns i Miljöpartiets infrastrukturmotion. Vi har med hela Norrbottenabanan, den första etappen. Vi har också hämtat upplysningar från Trafikverket att det skulle kosta 10 miljarder kronor. Det har vi med i våra extra pengar.

Vi har lite mer pengar i vår budget än vad Socialdemokraterna har. Eftersom Edward Riedl sade att oppositionen bara hade finansiering för nio kilometer tycker jag att det var på sin plats med ett klargörande.

Anf. 224 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Tack, Stina Bergström, för det påpekandet! Jag glömde att säga att det inte är en enig opposition i Sveriges riksdag, utan vi har fyra partier som sinsemellan har lite olika förslag. Där har du helt rätt. Det finns inget enigt oppositionsförslag. Jag valde att kommentera Socialdemokraternas förslag därför att de är det stora oppositionspartiet. Jag skulle gärna ha fördjupat mig i er budget också, och det var det infra-

strukturministern försökte göra tidigare i debatten. Ni har i er infrastrukturbudget mycket mer pengar än regeringen.

Då är det viktigt att föra en diskussion om varifrån de pengarna kommer. Men det var ingen sådan debatt tidigare i dag, och jag antar att det inte kommer att bli en sådan i slutet av dagen heller. Det bygger på era andra förslag, inte minst på att straffbeskatta lastbilsnäringen i Sverige. Det är mycket annat i ert paket för att finansiera infrastrukturen som jag inte tycker är bra och som jag tror att många andra inte tycker är bra heller.

Prot. 2012/13:43

13 december

*Transportsystemets
inriktning*

Anf. 225 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Edward Riedl försöker göra en poäng av att oppositionen skulle vara oenig och vill bygga Norrbotniabanan olika långt. Låt mig få påpeka och få det antecknat i protokollet att Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet är eniga om en sak – vi vill bygga Norrbotniabanan. Vi har lite olika start på den. Moderaterna, Folkpartiet, Centerpartiet och Kristdemokraterna är överens om en annan sak – de vill inte bygga Norrbotniabanan. Det är så landet ser ut.
(Applåder)

Anf. 226 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Jag har inte sagt att ni har olika ambitioner. Jag har konstaterat att era förslag ser väldigt olika ut, både hur ni väljer att finansiera och vad de innehåller. Det jag kommenterade var ert förslag. Du får korrigera mig om jag har fel, men om jag har läst förslaget rätt ingår nio kilometer, spåret ut till Däva, alltså Umeå–Däva. Något annat ingår inte fram till 2025, vad jag kan se, som är finansierat i ert förslag. Men jag kan mycket väl ha fel; du får mycket gärna korrigera mig på den punkten.

Anf. 227 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Du har helt rätt. Vi har finansierat starten av Norrbotniabanan. Ni har inte finansierat en enda centimeter av Norrbotniabanan. Du har helt rätt, Edward Riedl.
(Applåder)

Anf. 228 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Det var ju ett retoriskt knep så här sent på kvällen. Det som du säger på ett väldigt fint sätt är att fram till 2025 med socialdemokrater vid makten kommer Norrbotniabanan att sträcka sig från Umeå till Däva, nio kilometer av totalt 270 kilometer. Det är det som är ert alternativ.

Visst, du har rätt i sak. Hitintills har regeringspartierna inte presenterat en meter eller en centimeter för den delen. Men återigen: Det är en mycket liten del av den totala banan som ni har med. Det var det som min poäng var. Ni har avsatt väldigt lite pengar för att bygga en ganska kort sträckning men låter människor tro att de ska få 270 kilometer järnväg. Det är inte det de får, utan fram till 2025 med socialdemokrater får man nio kilometer järnväg ut till Däva, inte 270 kilometer.

Anf. 229 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Herr talman! Det konstiga är att Edward Riedl för den här debatten med mig som vill bygga Norrbottenbanan och inte med sina partikolleger som inte vill bygga Norrbottenbanan. Det är helt rätt att vi vill börja bygga. Det är som man säger: Varje resa börjar med ett första steg.

Det är helt rätt att ni inte vill bygga en meter. Vi vill börja bygga Norrbottenbanan. Vi vill börja bygga den söderifrån och norrut. Vi vill börja i Umeå, första etappen är till Däva och sedan vidare.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 18 december.)

12 § Allmän miljö- och naturvård

Föredrogs

miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2012/13: MJU1

Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård (prop. 2012/13:1 delvis).

Anf. 230 MATILDA ERNKRANS (S):

Herr talman! Riksdagen går nu över till att debattera miljöbudgeten. Vi kan konstatera att efter ungefär tio timmars debatt med trafikutskottet lämnas vi i miljö- och jordbruksutskottet ungefär 3 ½ timme att debattera miljöbudgeten och jordbruksbudgeten. Vi ska göra vårt absolut bästa. Som tur är kan jag konstatera att de socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet på ett föredömligt sätt visat att den socialdemokratiska miljö- och klimatpolitiken bärs av hela vårt parti. Vi kan bara instämma i Anders Ygemans anföranden under dagen. Han har visat att klimatet, jobben och framtiden är det som vi söker stöd för, det är där vi vill visa svenska folket att det faktiskt är möjligt att göra något.

Vi fortsätter nu att diskutera miljöbudgeten. Jag kan konstatera att denna regering är inne på sitt sjunde år, och 14 av 16 miljömål kommer inte att uppnås. Det här duger naturligtvis inte, och min fråga till alla de borgerliga partierna är naturligtvis: Hur illa måste miljötillståndet bli innan ni tycker att det är dags att använda också miljöbudgeten i ett offensivt progressivt arbete där miljö- och klimatpolitiken kan användas till att skapa framtidens jobb och välfärd?

Det duger helt enkelt inte att regeringen själv konstaterar att tillståndet för den biologiska mångfalden i våra hav är mycket dåligt och sedan drar ned på havsanslaget. Det duger inte att regeringen själv konstaterar att man inte kommer att nå klimatmålet för 2020 att minska våra utsläpp med 40 procent och sedan lämnar en allt minskande miljöbudget. Det duger inte att regeringen själv konstaterar att de globala klimatutsläppen ökar, och sedan skickar samma regering miljöministern bakbunden till de internationella klimatförhandlingarna.

Vi socialdemokrater visar i den här miljöbudgeten att vi är beredda att ta ett större ansvar, att vi har högre ambitioner. Vi satsar 1 140 000 000 kronor mer på miljöbudgeten än vad den här regeringen gör, 1 140 000 000 mer i högre ambitioner. Jag hoppas att framför allt de moderata ledamöterna inte använder sig av det talarmanus som verkar ha

gått ut från partikansliet, där man försöker hävda att den socialdemokratiska och den moderata miljöpolitiken egentligen är ganska lika. Jag vill återigen understryka: Det skiljer 1 140 000 000 kronor, så mycket högre ambitioner i den socialdemokratiska miljöbudgeten.

Vi har valt att fokusera på klimatåtgärder med lokalt engagemang, och vi har valt att fokusera på den biologiska mångfalden. Vi behöver ha ekosystem som producerar rent vatten och bra mat. Vi måste minska våra klimatutsläpp, och vi måste klara av att hejda utarmningen av den biologiska mångfalden. Det är två av våra huvudprioriteringar i miljö- och klimatpolitiken. Vi levererar ett antal progressiva förslag som kombinerar det här arbetet med att skapa nya jobb och bygga en bättre välfärd.

Vi har 400 miljoner kronor i lokala klimatinvesteringar med fokus på innovationer. Det handlar om att styra mot en bättre energieffektivisering, mot mer förnybar energi och mot minskande utsläpp. Det handlar om att skapa nya jobb, att driva på omställningen till ett mer utsläppssnålt samhälle – 400 miljoner kronor i lokala klimatinvesteringar med fokus på lokala klimatinnovationer.

Det här är någonting som vi har erfarenhet av. Vi vet att det här är investeringar som genererar nya investeringar. Vi har tidigare erfarenheter av sådana program. Vi investerade 1,8 miljarder som i slutändan blev 8 miljarder – 1,8 miljarder blev 8 miljarder – och vi minskade utsläppen med 2 miljoner ton per år. Det är effektivt, modernt och framtidsinriktat. Vi har dessutom utvecklat vår politik så att vi fokuserar på även innovationer.

Vi investerar 600 miljoner kronor i en miljöbilsbonus i kombination med en registreringsavgift. Det här kan vi koppla till den debatt som tidigare har varit, trafikdebatten, där vi kunde konstatera att en tredjedel av de svenska utsläppen kommer från trafiken. Vi menar att det är vårt ansvar att ge människor verktyg att ställa om. Vi gör det med en miljöbilsbonus i kombination med en registreringsavgift. Det är naturligtvis för att få fart på miljöbilsförsäljningen och nybilsförsäljningen, men det är också för att bygga en andrahandsmarknad så att fler människor kan byta bort sin bensinbil. Det här gör vi i miljöbudgeten.

Vi investerar också i miljöbudgeten, med fokus på den biologiska mångfalden, 120 miljoner kronor i lokala investeringar för havsmiljön med samma tanke som med de lokala klimatinvesteringsprogrammen, att det är projekt som ska hejda övergödningen i haven och minska utsläppen av övergödande ämnen. Det kan vara nya idéer och nya pilotprojekt som testas och som bidrar till att vi minskar övergödningen i havsmiljön.

Vi kombinerar naturligtvis vårt övergödningspaket med en skatt på handelsgödsel, med en satsning på biogas i lantbruket, med en ersättning till musselodlare som tar bort näringsämnen ur havet, med minskade kväveutsläpp genom en höjd kväveoxidavgift och, som sagt, 120 miljoner kronor till lokala vattenvårdsprojekt.

Därutöver lägger vi 100 miljoner ytterligare på skydd av värdefull natur. Det handlar om gammelskogen, om vårt ansvar för att skydda vår del av taigan, den boreala skogen som går ned som en kil i Sverige. Det är ytterst viktigt, inte bara för den biologiska mångfalden och det liv som finns där utan också som en klimatåtgärd.

Jag tycker att jag har tydliggjort att vi socialdemokrater faktiskt vill använda miljö- och klimatpolitiken till att bygga broar till jobb och väl-

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

färd. Det är också anledningen till att vi lägger 1 140 000 000 kronor i miljöbudgeten utöver vad regeringen lägger.

Vi har också varit väldigt tydliga med att internationellt måste Sverige spela en större roll. Vi menar att man kan göra det genom att ta ansvar på hemmaplan. Jag har visat på ett antal progressiva förslag från oss socialdemokrater, men man kan också göra det genom att ta ansvar inom EU.

Vi tycker att det är helt oförståeligt att den nuvarande regeringen kan skicka sin miljöminister till internationella klimatförhandlingar med bakbundna händer utan någon som helst möjlighet att föra de internationella klimatförhandlingarna framåt, och detta när vi vet att de svenska jobben är så pass beroende av att vi kan få till stånd ett avtal på internationell nivå om utsläppsminskningar. Mycket av vår produktion sker ju i dag under ett utsläppstak. Om produktionen världen över också skulle ske med krav på minskade utsläpp skulle det vara en enorm jobbinjektion, inte minst för de svenska jobben. Detta ansvar är inte regeringen beredd att ta.

Vår uppfattning är att det måste vara slut med tomma ord och med en politik som driver i fel riktning. Man måste ta ansvar för att leverera handling bakom orden. Vi kan inte ha en miljöminister som å ena sidan hävdar att man har en ambitiös miljöpolitik och å andra sedan lägger fram en minskande miljöbudget. Som andel av budgeten har miljöbudgeten sjunkit hela tiden om vi jämför med 2006.

Vi kan inte ha en miljöminister som låtsas lägga fram en ambitiös miljö- och klimatpolitik och tvingas peka på andra områden i budgeten än just miljön när hon ska försöka förklara varför regeringen är så duktig på miljö- och klimatpolitik. Faktum är att det inte spelar någon roll hur ni jämför. Den socialdemokratiska politiken är genomgående bättre och har högre ambitioner när det gäller miljö- och klimatområdet. Vi lägger mer pengar på infrastruktur. Vi har högre ambitioner när det gäller kollektivtrafiken. Vi lägger mer pengar på solenergi. Jag kan fortsätta uppräknningen.

Jag ser att en del av de borgerliga ledamöterna sitter och ler i sina stolar. Det tycker jag bara visar på hur lite engagemang man har i den här ytterst viktiga frågan. Vi har en värld där vi går mot fyra grader, och jag kan bara påminna ledamöterna om att om det skulle vara fyra grader minus vi gick mot skulle vi gå mot en ny istid. En fyragradersvärld är ingenting som vi eftersträvar. Det är en värld där mänskligheten faktiskt inte kan överleva, och det är i den riktningen världen styr just nu.

Jag vill hävda att vi kan göra mer på hemmaplan och göra mer inom EU. Vi har offensiva förslag på hur vi skulle kunna göra det. Jag hoppas att man i stället för att sitta och skratta i stolarna i riksdagens kammare levererar nya tydliga förslag på en offensiv miljöpolitik.
(Applåder)

Anf. 231 HELENA LEANDER (MP):

Herr talman! I helgen avslutades FN:s stora klimattoppmöte i Doha, ännu ett klimattoppmöte med låsta positioner och med politiker som inte klarar av att ta det ansvar som krävs när läget är så allvarligt som det är i klimatfrågan i dag. När larmrapporterna haglar är det inte läge att börja

skylla på varandra. Då är det läge att kavla upp ärmarna och göra allt man kan.

Lena Ek hade ingen lätt uppgift på mötet. När Moderaterna halverar klimatbiståndet, när man motarbetar alla förslag om att skärpa EU:s havererade utsläppshandel och när miljöministern får skriva debattartiklar som en annan oppositionspolitiker om att man faktiskt borde skärpa EU:s utsläppsmål, ja då blir det inte så lätt att visa ledarskap i klimatförhandlingarna.

Länge har Sverige kunnat leva gott på gamla meriter, men det funkar inte hur länge som helst. Det finns en växande misstro bland utvecklingsländer och inte minst snabbväxande länder som Kina, där allt fler frågar sig om rika länder som Sverige verkligen menar allvar i klimatfrågan eller om det bara är ett nytt sätt att försöka lägga hämsko på deras tillväxt. Om vi verkligen tog på oss vår rättmätiga del av utsläppsminskningarna, om vi var beredda att skjuta till de pengar som vi har lovat för att utvecklingsländerna ska kunna anpassa sig till de klimatförändringar som vi redan har orsakat, samtidigt som de kan utvecklas ekonomiskt på ett mindre klimatskadligt sätt än vi en gång gjorde, ja då kanske man skulle vara beredd att lyssna.

Häri ligger faktiskt en möjlighet. Klimattoppmötena behöver inte bli en årlig flopp som knappast räddar klimatet och bara lägger sordin på jullegheten. Vi kan önska att andra länder skulle kunna göra mer, men i stället för att bara önska kan vi se till att göra allt vad vi kan själva. Det är oftast det bästa sättet att inspirera andra att göra mer och gå efter.

Sverige kan mycket bättre. Vi kan leva upp till de löften som vi har gett om nya pengar till FN:s klimatarbete, nya pengar som inte är gamla omdöpta biståndspengar. I Miljöpartiets budgetalternativ avsätter vi 1,3 miljarder nästa år, en summa som vi sedan trappar upp successivt. För att nå hela vägen fram till de summor som vi har lovat till 2020 måste vi också bli mer konstruktiva i arbetet med att hitta nya finansieringskällor internationellt, till exempel internationella skatter på flyg och sjöfart.

Vi kan också göra mer på hemmaplan. Det kan handla om skatter som gör det mer lönsamt att göra de klimatsmarta valen, det kan handla om infrastrukturinvesteringar och om stadsplanering som inte låser fast oss i fossilberoende, och inte minst kan det handla om en klimatordning med utsläppstak som vi politiker är skyldiga att följa – bara för att ta några exempel.

Om vi ska ta några exempel från det här utskottet, det som vi pratar om i dag, kan det vara ett KLOKT-stöd enligt norsk modell som underlättar för kommuner som vill göra klimatinvesteringar lokalt. Det kan handla om mer pengar till anpassning till de klimatförändringar som vi redan ser, och det kan handla om en smartare politik för mer miljöanpassade bilar. Vissa kallar det för bonus-malus. Jag tror att Matilda Ernkrans kallade det för bonus- och registreringsavgift. Vi kallar det för snålbils-trappan, ett halvt obegripligt namn. Men poängen är i alla fall att det ska löna sig att välja en mer miljöanpassad bil, även för dem som inte har råd att köpa de elbilar som regeringens miljöbilsstöd förutsätter. Men de förslag som vi diskuterar här är ändå bara en liten del av den stora klimatpolitiken.

För att i stället gå över till de frågor som vi lite mer helhjärtat har ägnat oss åt i vårt utskott kan Sverige mycket bättre också här. Precis som

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

klimatutmaningen är utarmningen av den biologiska mångfalden en av de frågor där forskarna varnar för att vi i dag överskrider planetens gränser. Det är inte bara en global fråga utan också i högsta grad en svensk fråga. Ta bara den svenska skogen där var tionde skogslevande art i dag är hotad. Inom ramen för FN:s konvention om biologisk mångfald har vi lovat att vi ska skydda minst 17 procent av våra land- och sötvattenarealer för att värna den biologiska mångfalden.

Vissa naturtyper har vi skyddat mer av än andra, inte minst fjällområden, men för vår största naturtyp, den svenska skogen, är det bara någon ynka procent. Här behöver vi göra mycket mer om vi ska klara vårt åtagande för den biologiska mångfalden.

Vi i Miljöpartiet avsätter därför nästan 1 miljard nästa år – en summa som vi sedan successivt trappar upp – för skydd och inte minst skötsel av värdefulla skogar och andra naturtyper. Det skulle väsentligt förbättra förutsättningarna för att nå det miljömål vi satt upp för skogen.

Miljömålet Levande skogar är inte det enda som ser ut att bli svårt att nå med nuvarande politik. Naturvårdsverket bedömer att endast 2 av 16 miljömål ligger inom räckhåll om vi fortsätter som nu. Det behövs helt klart en uppryckning inom miljöpolitiken.

I stället väljer regeringen att skära ned miljöbudgeten, trots att man talar om ett reformutrymme på 23 miljarder i budgeten som helhet. Om det är något vallöfte statsministern verkligen levt upp till är det att miljön inte är en prioriterad fråga.

Särskilt märkligt blir det när regeringen skär ned på anslaget till havs- och vattenmiljön och i ett slag drar undan en tredjedel av pengarna. När man tidigare skurit ned på diverse miljöinsatser har man försvarat sig med att man i alla fall satsar stort på havs- och vattenmiljö. Nu gör man inte ens det.

Det vill vi i Miljöpartiet ändra på och skjuter därför till de pengar regeringen drar undan, och mer därtill, för att kunna utveckla och inte slakta det viktiga arbete som bedrivs för rena och friska hav och vatten.

Ett annat område som får känna av regeringens nedskärningar är saneringen av förorenade områden – detta trots att Naturvårdsverket redan har en rad områden i kö för att resurserna för att åtgärda de förorenade områden som är skadliga för människors hälsa helt enkelt inte räcker till de behov som finns.

Miljöpartiet föreslår att anslaget i stället ökas med 280 miljoner till den nivå som Naturvårdsverket bedömer som rimlig. Vi ökar också anslaget till Kemikalieinspektionen för att där kunna förstärka arbetet för en giftfri miljö.

Vi har några satsningar till, men jag ska inte fördjupa mig i dem och gräva ned mig i alla detaljer. Det jag vill ha sagt är att det är helt fel läge att skära i miljöbudgeten, så som regeringen gör, när vi ser att vi inte klarar de miljömål vi har. Sätter vi upp en massa fina mål och ser att vi inte klarar dem, ja, då ska vi inte göra mindre utan mer.

Jag skulle gärna yrka bifall till hela Miljöpartiets budget, eller i alla fall miljöbudget, men det får jag inte. Därför nöjer jag mig med att skicka med våra förslag som lite tips på vägen inför nästa budget. Jag är dock rädd att om vi fortsätter med den här regeringen kommer miljöproblemen att vara minst lika stora nästa år.

Men ni kan som sagt få förslagen, och så hoppas jag hoppas att vi kan ta en ny diskussion nästa år och att vi då har kommit lite längre. Nu går det tyvärr alldeles för sakta.

(Applåder)

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

Anf. 232 JOSEF FRANSSON (SD):

Herr talman! Klimatfrågan har på senare tid åter fått stort utrymme i och med COP 18 i Doha, men jag skulle vilja hålla mig på hemmaplan och diskutera de satsningar som görs och de satsningar som åtminstone delar av oppositionen säger sig vilja göra vid ett regeringsskifte.

Jag har varit inne på detta förut här i kammaren, men det tål att upprepas: Mycket av klimatpolitiken som genomförs är förhastad, och man lägger väldigt stora pengar på sådant som redan på förhand borde kunna bedömas som återvändsgränder eller som kanske till och med motverkar sitt syfte.

De allra största missförhållandena råder, enligt mig, inom energipolitiken i allmänhet och elförsörjningen i synnerhet. Jag har tidigare tagit upp Sveriges huvudlösa vindkraftsatsning, men nu börjar det bli dags att även lyfta fram solkraften. Jag hoppas att vi denna gång kan stoppa vansinnet i sin linda.

Bara för att något är förnybart är det inte nödvändigtvis miljövänligt, vare sig det gäller utsläpp av växthusgaser eller föroreningar i naturen. Många av de satsningar som görs på det så kallade förnybara har sådana tekniska tillkortakommanden att resurseffektiviteten blir starkt lidande. Ska man vara miljövänlig är resurseffektiviteten central.

Sveriges elproduktion är redan i dag i princip koldioxidfri. Att då lägga enorma subventioner på sådant som inte klarar att konkurrera på marknaden är därför rent bakvänt. Regeringen bör tänka om gällande subventionerna till så kallad förnybar el och bli mer marknadsorienterad. Planeringsmålet om 30 terawattimmar vindkraft bör snarast omprövas.

Herr talman! Jag tycker att det är en orimlig ordning att så kategoriskt som man gör dela upp kraftproduktion i förnybart och icke förnybart och sedan ge sken av att det ena är bra och det andra dåligt.

Kloka beslutsfattare i tidigare generationer valde att satsa på kärnkraft, och den har tjänat nationen och dess medborgare väl. Kärnkraften har också mycket låga utsläpp av växthusgaser, betydligt lägre än vindkraft och solenergi, och är just nu det enda tekniskt tillgängliga alternativet om man någorlunda snabbt och på ett ekonomiskt försvarbart sätt vill ersätta europeisk gas- och kolkraft.

Alla de miljarder vi lägger på vindkraft och alla de miljarder vissa vill lägga på solkraft bör i stället läggas på forskning av nästa generations kärnkraftverk och på att ersätta våra äldsta verk med nya, ännu säkrare och moderna reaktorer.

Man kan inte bara räkna utsläpp av växthusgaser per producerad kilowattimme. Då hamnar man fel. Man måste också ta hänsyn till när och hur ett visst kraftslag producerar i förhållande till vår energianvändning.

Jag har bland annat gjort noggranna studier av hur vindkraften producerar el i förhållande till vårt energibehov. Det är förvisso så att vindkraftverken generellt levererar mer ström på vinterhalvåret när vi har störst behov av ström, men det finns tyvärr också klara samband mellan att när elförbrukningen stiger kalla vinterdagar går produktionen från

vindkraft ned. Man skulle nästan kunna sammanfatta det med den gamla klyschan att när det är som allra kallast står vindkraftverken stilla. Detta är inte någon absolut sanning, men man måste ändå våga konstatera att vi långt ifrån kan förlita oss på vindkraftel när energibehovet är som störst.

Investeringar i elproduktion måste åtminstone vägledningsvis dimensioneras efter spetslasten, alltså effekten som efterfrågas under få timmar av året, till exempel det kortvariga maximala värmebehov som uppstår vid mycket kall utetemperatur.

Här fungerar vindkraft dåligt av tidigare angivna skäl, och solkraften är i realiteten helt verkningslös. Jag hoppas verkligen att det står klart för var och en att solceller är beroende av solljus för att leverera ström, och just vintertid när behovet av ström är som störst är just solljus en bristvara.

Som jag sade vill jag i detta anförande resonera kring solkraften som elproduktionsalternativ. Från vänster till höger talar man sig varm för solceller, trots att dessa i realiteten inte kan ersätta någonting.

Miljöpartiet säger sig vilja ha 100 procent förnybart till 2030. Såvida vi inte tvångsstänger merparten av den svenska elintensiva industrin vintertid är det nog mer realistiskt att lösa världsfreden eller världssvälten till 2030 – speciellt när man ser Miljöpartiets anslag för ändamålet där man skjuter till mindre än 300 miljoner mer än regeringen per år, trots att ett infriande av visionen skulle kosta tiotals miljarder varje år fram till 2030. Är det seriös politik? Det kan ifrågasättas.

Solceller och solvärme är en av Miljöpartiets mirakelkurer för att nå sina mål med 100 procent förnybart. Miljöpartiet är dock långt ifrån ensamt att vilja kasta bort medborgarnas pengar på en teknik som skapar mer problem än den löser. Vänsterpartiet går väldigt långt och säger sig, förutom att ha visionen om 100 procent förnybart, vilja ersätta en kärnkraftsreaktor med solkraft till 2020.

Enligt Vänsterpartiets motioner vill man ha fem terawattimmar solcellsel och fyra terawattimmar solvärme till 2020. Eftersom Vänsterpartiet varit så konkreta i sina visioner har det faktiskt gått att räkna på vad kalaset skulle kosta, vilket jag därför har gjort.

I beräkningarna är det dock endast solceller inräknade. Solvärmens lämnar jag därhän. Investeringen skulle alltså egentligen bli mycket dyrare än vad jag nu kommer att redogöra för.

Jag börjar med investeringsstödet. Fem terawattimmar installerad solcellsel skulle försiktigt räknat kosta ungefär 120 miljarder kronor i investeringskostnader. Om jag skulle använda de siffror som finns att tillgå i regeringens budget på området skulle kostnaden bli betydligt högre än de 120 miljarder jag nämnde. Jag har utgått från faktiska studier av en solcellsanläggning i Skåne.

Om vi utgår från att staten även fortsättningsvis ska skjuta till 45 procent av investeringskostnaderna skulle staten få en utgift på 54 miljarder, vilket är ungefär 8 miljarder per år fram till 2020.

Vänsterpartiets modell bygger på att medborgarna tillverkar sin egen el med de här solcellerna. Man kämpar hårt för att Sverige ska införa ett så kallat nettodebiteringssystem. Staten förlorar då skatteintäkter på varje producerad kilowattimme solcellsel. Modest räknat skulle staten förlora ungefär 54 öre per kilowattimme. Om fem terawattimmar blir en realitet

skulle staten alltså förlora ungefär 2,7 miljarder årligen i uteblivna skatteintäkter.

När det gäller elcertifikatssystemet har Vänsterpartiet vid upprepade tillfälle talat om ambitionshöjningar. I dag ligger certifikatpriserna på ganska låga nivåer, nämligen 19 öre per kilowattimme. Om vi använder 19 öre för räkneexemplet skulle det kosta elkonsumenterna nära en miljard per år i påslag på elräkningen.

Vi har dessutom alla effektspikar att ta hänsyn till. Fem terawattimmar årlig produktion motsvarar en genomsnittseffekt på 570 megawatt. I realiteten producerar solceller väldigt oregelbundet. Vid enskilda tillfällen skulle denna mängd solceller leverera ungefär tio gånger så mycket. Spikarna skulle inträffa på årets varmare dagar när vi använder minst el. På sommaren kan effektbehovet i riket vara så lågt som 11 000 megawatt. Att då under en eller ett par timmar mata in 5 000 megawatt sol på nätet skulle bli enormt problematiskt. Att lösa detta problem skulle vara förknippat med svåra tekniska utmaningar och enorma summor pengar. Det handlar om i storleksordningen tiotals miljarder kronor för att komma till rätta med problemet.

Ett exempel på hur illa det kan gå är Tyskland som har mycket sol. Nu tvingas man dumpa överskottsel till sina grannländer när solen tittar fram. Detta har bland annat medfört att grannlandet Tjeckien överväger att installera brytare vid gränsen för att slippa överbelastningar på det egna nätet.

Nu har jag räknat upp ett antal poster för kostnader förknippade med Vänsterpartiets solcellsambitioner om fem terawattimmar. Om jag för stunden håller mig kvar endast vid det investeringsstöd på ca 8 miljarder per år som krävs fram till 2020 är det intressant att se vad Vänsterpartiet i realiteten har avsatt i sin budget till ändamålet. Svaret är 250 miljoner kronor. Det saknas alltså 7,75 miljarder, och Vänsterpartiet har därmed lyckats med bedriften att underfinansiera sin politik på detta område med nästan 97 procent. Är det seriös politik? Det kan ifrågasättas.

Med några avslutande ord kan jag säga att jag internt i partiet har ifrågasatt huruvida man ens ska kasta bort 60 miljoner per år på solkraft, som regeringen gör i sin budget. Men man kan välja att se på det på olika sätt. Det kanske blir billigt i slutändan om man väljer att se detta som läropengar. Det kanske är nödvändigt att vissa får se i praktiken att solceller är tämligen värdelösa i svenska förhållanden innan man fattar långtgående beslut om fantasifulla planeringsmål.

I detta anförande instämde Markus Wiechel (SD).

Anf. 233 MATILDA ERNKRANS (S) replik:

Herr talman! Jag inledde debatten om miljöbudgeten med att uttrycka frustration och ilska över ord som är tomma på innehåll, och jag sade att jag vill se handling och att partier tar ansvar för tillståndet i miljön i den politik som man lägger fram.

För oss socialdemokrater är den ideologiska basen och grundförutsättningen för en effektiv miljö- och klimatpolitik jämlikhet och solidaritet. Det betyder att i ett Sverige med en arbetslöshet på 7 ½ procent och uppåt och med klyftor som ökar måste miljö- och klimatpolitiken klara

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

miljön, jobben och välfärden. Jag gav ett antal exempel på hur vi använder miljöbudgeten för att lyfta fram den helheten.

Jag har två frågor till Sverigedemokraterna efter Josef Franssons anförande.

Kan du beskriva den sverigedemokratiska miljöpolitiken utifrån er ideologiska bas? Ni skriver i ert särskilda yttrande i detta betänkande att ni är ett socialkonservativt parti med nationalistisk grundsyn. Kan du beskriva miljöpolitiken utifrån er ideologiska bas?

Inte med ett ord berörde Josef Fransson det som vi hanterar under utgiftsområde 20 i miljöbudgeten. Kan du säga något om varför ni inte vill använda miljöbudgeten när vi ska ställa om samhället i en mer grön riktning?

Anf. 234 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Herr talman! Det är ett "falskt" dilemma – eller hur jag ska uttrycka det. Miljön, jobben och välfärden är inte något som hänger ihop. Det är begrepp som snarare står i konflikt med varandra. Jag vet att man från vänsterhåll inte riktigt vill göra den kopplingen, men de studier som jag har tagit del av där man har satsat på gröna jobb och investeringar visar att det försvinner jobb i andra sektorer i samhället. Man kanske faktiskt blir av med två jobb för varje nytt grönt jobb. Det finns en studie från Spanien som visar på det.

Vår grundsyn är att vi ska lämna över vår jord, vårt land och vår hembygd i ett icke sämre skick än när vi tog emot den av våra förfäder. Som jag sade i mitt anförande menar jag att de politiker som verkade här före oss har fattat kloka beslut när det gäller energipolitiken när man valde att satsa på vattenkraft och kärnkraft. Det har tjänat oss väl. Det har tjänat miljön väl. Vi har ett stort försprång gentemot hela den övriga industrialiserade världen när det gäller utsläpp av växthusgaser till exempel.

Anf. 235 MATILDA ERNKRANS (S) replik:

Herr talman! Jag konstaterar att Sverigedemokraterna tycker att miljö, jobben och välfärden står i konflikt med varandra. Det är ett mycket konservativt besked. Det är också ett konservativt besked att Sverigedemokraterna väljer att lyfta fram de satsningar och investeringar som har gjorts på vattenkraft och kärnkraft, alltså något som ligger bakåt i tiden. Vi måste naturligtvis ta steg framåt i tiden. Vi måste formulera framtidens politik. Jag ser det som min uppgift som invald i Sveriges riksdag.

Vattenkraften är naturligtvis en viktig reglerkraft som ska spela en stor roll i det svenska energisystemet också i framtiden. Vi socialdemokrater har tydliga besked när det gäller kärnkraften. Den finns här och nu, och den ska successivt fasas ut med hänsyn tagen till jobb och välfärd och i den takt vi kan ersätta den med förnybar energi och energieffektivisering.

Inget av det berör utgiftsområde 20, så jag upprepar min fråga till Sverigedemokraterna. Vi socialdemokrater har lagt 1 140 000 000 kronor mer än regeringen för att visa att miljö- och klimatpolitiken kan vara en viktig brygga till jobb och välfärd, och för att miljötillståndet behöver en aktiv och engagerad miljöpolitik.

Jag vill gärna veta vad det är som gör att Sverigedemokraterna inte med ett ord berör utgiftsområde 20 som vi nu debatterar här och nu i Sveriges riksdag.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

Anf. 236 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Herr talman! Det svider inte så hårt att bli kallad konservativ. Jag känner mig ganska konservativt lagd. Det var kanske en korrekt analys av läget.

Det är onödigt att laga saker som inte är trasiga. Det är kanske lite grann av konservatismens kärna till och med. Har vi nu satsat på en i mitt tycke mycket bra balans mellan vår kärnkraft och vår vattenkraft ser jag inga skäl att ändra på det.

Jag hade tänkt ta upp även den satsning som vi gör just i denna del. Det handlar om våra satsningar på Östersjön. Vi avsätter 100 miljoner för 2013 för sanering av bland annat avfall som har kastats i där för länge sedan. Vi får städa upp efter tidigare generationer. Men vi ökar detta successivt, och det är faktiskt 1 miljard avsatt för hela perioden för just detta. Det borde jag kanske ha tagit upp i mitt huvudanförande, men nu hann jag inte göra det eftersom jag inte tyckte att vi ska dra ut på tiden i onödan.

Anf. 237 JENS HOLM (V):

Herr talman! Samtidigt som klimatförhandlingarna ägde rum i Doha förra veckan svepte tyfonen Bopha över ön Mindanao på södra Filippinerna. Den kom att få helt förödande konsekvenser: hundratals döda människor och lika många saknade. Över 100 000 i Filippinerna fick sina hem förstörda och blev därmed hemlösa. Aldrig någonsin har en så stark vind svept över just detta område.

Anförandet från Filippinernas chefshandlare Naderev Saño, där han har svårt att hålla tårarna borta, innehöll kanske toppmötets viktigaste budskap. Han sade: Vi kan inte vänta längre – inga fler ursäkter. Vi måste agera nu.

Vad har då denna uppmaning med den här debatten att göra, debatten om utgiftsområde 20 i statsbudgeten för nästa år? Jo, det är i detta utgiftsområde som regeringen berättar vad Sverige ska göra nästa år för att minska utsläppen och förbättra för miljön. Frågan är om regeringen har lyssnat på budskapet från Filippinerna och andra utvecklingsländer om att vi måste agera nu. Nej, dess värre är det inte så.

Med budgeten för 2013 aviserar regeringen neddragningar på 132 miljoner kronor, från drygt 5 miljarder kronor till 4,893 miljarder. Då ska man komma ihåg att även fjolårets budget var en nedskärningsbudget för miljön.

Detta vill jag sätta i kontrast till Vänsterpartiets förslag där vi lägger 2 285 000 000 miljoner kronor utöver vad regeringen gör. Dessutom lägger vi 1 miljard kronor på additionellt klimatbistånd för nästa år.

Det kan låta futtigt att prata om miljoner fram och tillbaka från utgiftsposter i den svenska budgeten samtidigt som människor blir hemlösa i andra delar av världen på grund av klimatförändringarna.

Men när de internationella klimatförhandlingarna kärvar är det desto viktigare att alla länder tar klimatansvar och kraftigt minskar sina utsläpp. Den svenska regeringens målsättning om att sänka utsläppen med 40 procent till 2020 är i ljuset av detta långt ifrån tillräckligt. I det svenska målet inbegrips dessutom uppköp av osäkra utsläppskrediter i andra länder motsvarande 7 miljoner ton, det vill säga 33 procent av det svenska klimatmålet.

Vi i Vänsterpartiet lägger därför här och nu fram konkreta förslag på hur svensk klimatpolitik ska kunna förbättras. Vi föreslår ökade ambitioner. Vi föreslår att utsläppen minskas med minst 52 procent till 2020 i den icke handlande sektorn jämfört med 1990. Vi vill att allt ska göras på hemmaplan i Sverige. Vi kommer också att verka för att EU minskar sina utsläpp med minst 40 procent till 2020. Vi menar att det är samhällsekonomiskt lönsamt att gå före i en nödvändig omställning av våra ekonomier till lägre utsläpp. Med högre klimatmål följer investeringar i till exempel förnybar energi, innovationer och hållbara transportsystem. Med ökade investeringar i detta skapas också många nya gröna jobb. I dag när ekonomin i många europeiska länder står och stampar borde ett skärpt klimatmål och gröna investeringar vara prioriterat. Tyvärr är det inte så med regeringens budget.

Vi i Vänsterpartiet vill också skapa möjligheter för ett helt nytt samarbete med utvecklingsländerna med hjälp av ett nytt separat klimatbistånd på 4,5 miljarder kronor utöver regeringens anslag. Detta är nya additionella medel för de kommande tre åren.

Vi föreslår också det som torde vara den största investeringsfonden någonsin för klimatet, som vi kallar för Klimatprogrammet. Det är 1 miljard årligen i statliga medel för att kanalisera klimatomställningar i våra kommuner, landsting och företag.

Vi höjer också koldioxidskatten, vilket är det träffsäkraste sättet att få ned våra utsläpp och generera nytt kapital till klimatarbetet. Vi lägger fram konkreta förslag för hur varje sektor ska ta sitt klimatansvar, alltifrån en skatt på inrikesflyget, ny definition för miljöbilar och till ökat stöd för konsumtion av vegetarisk mat. Vi föreslår också inrättandet av en separat klimatminister och ett separat klimatdepartement.

Med våra förslag gör vi vad vi kan för att Sverige ska bli ett land som tar klimatansvar, som lever upp till det vi har lovat andra länder, nämligen att kraftigt minska våra utsläpp och hjälpa utvecklingsländerna.

Låt mig understryka: Det är våra utsläpp som i dag drabbar människorna i syd. Utsläppen leder till en havsnivåhöjning i vissa områden, torka i andra samt plötsliga och extrema väder på många platser. Det handlar om bönderna i Botswana som inte längre kan odla sin mark eftersom öken breder ut sig. Det handlar om människorna i Bangladesh som blir hemlösa på grund av översvämningar eller invånarna på öar som Tuvalu och Mikronesien som berövas sina hem som en följd av ett stigande hav. Det handlar om människorna i södra Filippinerna som dör av extrema väder som tyfonen Bopha var ett exempel på.

Sverige har ett rykte om att vara föregångare i frågor som rör miljö och mänskliga rättigheter. Det går inte längre att leva på gamla lagrar. Det är därför dags för ett omtag i svensk klimatpolitik. Det är fullt möjligt att minska våra utsläpp i den utsträckning som den senaste klimatforskningen kräver. Men då kan vi inte vänta på andra. Vi måste gå före.

Vi måste ta ansvar. Som Filippinernas klimatförhandlare Naderev Saño sade inför hela klimatmötet i Doha när han avslutade sitt anförande: Om inte vi, vem? Om inte nu, när? Om inte här, var? Det är oss han talar till. (Applåder)

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

Anf. 238 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Det är trevligt med en uppesittarkväll med miljö- och jordbruksutskottet. Vi har två viktiga debatter i kväll. Nu är det debatten om allmän miljö- och naturvård. Därefter ska vi debattera de viktiga areella näringarna. Det är två debatter och två utgiftsområden som har starka kopplingar till varandra.

Herr talman! Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöutmaningarna är lösta, och det utan att öka miljö- och hälsoproblemen utanför Sveriges gränser. För att nå detta mål måste vi bedriva en ambitiös miljöpolitik i Sverige, i EU och i internationella sammanhang, och vi måste investera för framtiden.

Investera för framtiden är passande nog titeln på Alliansens sjunde raka gemensamma budgetproposition. Sverige kan, tack vare Alliansens ansvarsfulla ekonomiska politik, investera för framtiden när andra länder får låna för att kunna betala räntan på sina allt större statsskulder. Alliansen gör historiska satsningar på bland annat infrastruktur och på forskning och innovation. Det är investeringar som är viktiga och centrala för att stärka svensk konkurrenskraft men som också är viktiga för att klara den nödvändiga omställningen till ett mer hållbart samhälle.

Mot Alliansens politik står en även i år djupt splittrad opposition.

Herr talman! Sverige är och har länge varit ett föregångsland inom energi-, klimat- och miljöfrågor. Det ska vi fortsatt vara. Vi har redan visat att det är möjligt att kraftigt minska våra utsläpp och samtidigt ha en god ekonomisk tillväxt. Sedan 1990 har Sveriges utsläpp av växthusgaser minskat med 16 procent, samtidigt som vår tillväxt har ökat med omkring 50 procent.

Vi har långt kvar till att nå vårt mål till år 2050, och därför måste vi göra mer. Därför stärker vi satsningen på energiforskning. Därför ger vi stöd till förnybara energikällor. Därför genomför vi en rad skatteförändringar i syfte att med hjälp av ekonomiska styrmedel fortsatt minska våra utsläpp och påskynda en teknisk utveckling.

Grunden i en effektiv klimatpolitik är breda och teknikneutrala ekonomiska styrmedel som sätter pris på utsläpp. Förorenaren ska betala. Därför är det bra att Sverige har världens högsta koldioxidskatt. Därför är det bra att flyget nu äntligen kommer under vingarna på EU:s utsläppshandelssystem. Därför är arbetet med att fasa ut olika branschers nedsättningar och undantag från energi- och koldioxidbeskattning viktigt.

I detta arbete är det dock väsentligt att säkerställa att beskattningen leder till sjunkande utsläpp och inte bara flyttade utsläpp. För vi en politik som driver industri, produktion, tillverkning och jordbruk ur Sverige blir vi alla förlorare, såväl miljön och klimatet som Sverige som nation.

Sverige har EU:s mest klimateffektiva ekonomi. Detta innebär på intet sätt att vi ska slå oss för bröstet, utan det innebär att vi måste vara smarta när vi fortsatt utformar våra miljö- och klimatskatter och att vi fortsatt måste vara pådrivande för att fler länder ska anamma principen

om att förorenaren ska betala. Det långsiktiga målet måste självfallet vara att nå globala överenskommelser om minskade utsläpp och hitta mekanismer som sätter ett pris på utsläpp oavsett var i världen de sker.

Herr talman! Vid de nyss avslutade klimatförhandlingarna i Doha fattades glädjande nog beslut om en andra åtagandeperiod under Kyotoprotokollet. Avtalet omfattar tyvärr bara 15 procent av världens samlade utsläpp, vilket understryker betydelsen av att fortsatt verka för en global överenskommelse som gör det möjligt att minska utsläppen i en sådan omfattning och i en sådan takt att vi kan hålla oss under det uppsatta tvågraderstaket.

Parallellt med detta arbete tas många kompletterande initiativ för att hejda den globala uppvärmningen. Ett sådant är det av Sverige initierade partnerskapsavtalet för att minska utsläppen av kortlivade klimatpåverkande ämnen, såsom sot och metan. Partnerskapet har snabbt vuxit till att omfatta såväl en lång rad enskilda länder som Världsbanken och EU-kommissionen. Att minska utsläppen av kortlivade klimatpåverkande ämnen är nödvändigt för att vi ska klara tvågradersmålet, och det ger dessutom goda hälsoeffekter.

Vidare är det viktigt att operationalisera den gröna klimatfond som det beslutades om vid klimattoppmötet i Durban. I uppbyggandet av fonden fokuserar Sverige på att säkerställa att fonden blir effektiv och att den får en struktur och funktion som är ändamålsenlig. Fonden är oerhört viktig för att ge stöd till klimatåtgärder i u-länder. Då måste transparens och effektivitet uppnås.

Herr talman! Nu åter till vad vi gör på hemmaplan för att minska våra utsläpp och anpassa oss till ett förändrat klimat.

Av Sveriges klimatutsläpp kommer uppemot en tredjedel från våra inrikestransporter. Att snabbt ställa om vår fordonsflotta och minska transportsektorns klimatpåverkan är därför angeläget. Mot bakgrund av detta har Alliansen bland annat ökat anslagen till järnvägen, höjt koldioxidskatten och energiskatten på diesel, gett skattebefrielser för miljöbilar och skapat en mer miljöstyrande fordonsbeskattning.

För att vi ska nå Alliansens vision om en fossiloberoende fordonsflotta behöver vi ta ytterligare steg. I detta arbete är satsningarna på fordonsforskning och andra generationens biodrivmedel viktiga, liksom det nationella demonstrationsprogrammet för elbilar och laddhybrider. Supermiljöbilspremien hoppas vi kommer att påskynda introduktionen av ny teknik. Men det viktigaste styrmedlet är trots allt vår koldioxidskatt.

Vidare har regeringen tillsatt en särskild utredare som ska återkomma med åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp. Häromdagen överlämnade Naturvårdsverket sitt underlag för en svensk färdplan för att nå visionen om ett Sverige utan nettoutsläpp till år 2050. I budgeten presenterar regeringen också fortsatta satsningar på klimatanpassning. Arbetet handlar till stor del om att ta fram modelleringar och underlag för att kunna bedriva ett bra klimatanpassningsarbete på nationell, regional och lokal nivå.

Herr talman! Låt mig även nämna något om de övriga miljöfrågor som Alliansen särskilt fokuserar på vid sidan om klimatet.

Arbetet med en giftfri miljö fortsätter. Kemikalieinspektionen tilldelas extra resurser på 100 miljoner kronor för perioden 2011–2014 i syfte

att genomföra den handlingsplan som är framtagen. Fokus ligger på att minska förekomsten av farliga kemikalier i människors vardag.

Havsmiljöpolitiken har Alliansen tagit ett samlat grepp om och inrättat Havs- och vattenmyndigheten och gjort stora satsningar i syfte att intensifiera detta mycket viktiga arbete. Före Alliansens tid i regeringen fanns inte ens ett särskilt anslag. Nu satsas årligen över en halv miljard kronor.

Det räcker dock inte att Sverige ensamt bedriver ett ambitiöst arbete för att till exempel lösa den mycket bekymmersamma situationen i Östersjön, utan vi måste möta denna och andra stora, svåra miljöutmaningar tillsammans med andra. Därför är Sverige pådrivande i de internationella sammanhangen, såsom inom Helcom och Europeiska unionen.

Herr talman! Jag vill också lyfta fram Alliansens fortsatta prioriterade arbete med den biologiska mångfalden. En bra havspolitik och en förvaltning av våra fiskebestånd är en viktig del.

En annan oerhört viktig del är vår skogspolitik. Den svenska skogsbruksmodellen, med frihet under ansvar, har i stort varit framgångsrik. Den skapar en mångfald i brukandet. Den har gjort att skogsägarna utifrån en egen ambition och genom de olika certifieringar som finns inom skogsbruket många gånger har tagit större miljöhänsyn än vad lagstiftningen har krävt. Man har frivilligt avsatt 1,3 miljoner hektar skogsmark från produktion. De frivilliga avsättningarna är betydelsefulla, men grunden för det hållbara brukandet är god generell miljöhänsyn. Dagens skogsbruk tar allt större och bättre miljöhänsyn. Samtidigt behöver mycket bli bättre i fortsättningen.

Även om det viktigaste är att bra miljöhänsyn tas vid all markanvändning behöver vissa områden få ett särskilt skydd. Under Alliansens tid har stora områden framför allt skogsmark getts ett långsiktigt skydd. Det arbetet utvecklar vi och går vidare med nu. Därför tillför regeringen ytterligare 334 miljoner kronor utöver redan anslagna medel för perioden 2013–2016 i syfte att skydda värdefull natur. Därigenom kan ytterligare naturreservat inrättas och nya naturvårdsavtal tecknas.

Avslutningsvis, herr talman, fortsätter Alliansen att utveckla miljöprövningen. Inrättandet av mark- och miljödomstolarna har skapat goda förutsättningar att förenkla, samordna och effektivisera handläggningen och domstolsprövningen. Nu ger vi domstolarna ökade anslag för att förbättra sin verksamhet och på ett bra sätt hantera de många tillståndsgöranden som rör till exempel gruvindustrin och Sveriges snabba utbyggnad av den förnybara energin.

Med dessa ord, herr talman, vill jag yrka bifall till utskottets förslag.
(Applåder)

Anf. 239 HELENA LEANDER (MP) replik:

Herr talman! Ja, det låter ganska bra, kan man tycka. Det händer saker på miljöområdet. Vi kan gå hem och behöver inte stanna här hela natten.

Men samtidigt ser vi att vi klarar bara två av 16 miljömål. Jag vet inte om Johan Hultberg brukar lyssna på radioprogrammet *Klotet*. Det kanske är obligatorisk lyssning för miljö- och jordbruksutskottet. Där var det häromveckan några forskare som pratade om att Sverige börjar tappa

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

stilen på miljöområdet. Vi var tidigt ute och gjorde en massa bra saker, men nu har vi börjat halka efter.

Någonstans i mitten av 00-talet började det svänga. Jag vet inte om det har något samband med att vi bytte regering någonstans där i mitten av 00-talet. Det kan vara en slump eller också hänger det ihop.

I vilket fall som helst varnar de här forskarna för att andra länder springer om oss, inte bara springer i fatt utan verkligen har sprungit förbi, en del av dem. Frågan är hur länge vi kan leva på de gamla meriterna och när vi faktiskt måste börja anpassa oss till att världen förändras snabbt och att det är vi – om vi inte anpassar vår miljöpolitik – som kommer att halka efter och andra länder som kommer att ta fram framtidens teknik, som vi vet att vi kommer att behöva.

Jag har först en allmän fråga om hur Johan Hultberg ser på det faktum att vi bara når två av 16 miljömål. Är svaret på det att dra ned på miljöbudgeten trots ett stort reformutrymme i resten av budgeten?

Sedan vill jag snäva in mer på klimatet. Vi vill ju alla få framgångar i de internationella klimatförhandlingarna, men det räcker liksom inte att bara åka ned dit och tala om för andra att de får skärpa sig. Ofta är det lättare om man kan visa att man verkligen gör läxan på hemmaplan. Då är det oroväckande om forskare klagar på att vi börjar halka efter. Det är också oroväckande om vi inte lever upp till de åtaganden vi har om att komma med nya, additionella pengar – alltså pengar som inte är gammalt bistånd – till klimatfinansiering. Det är en fråga som verkligen blockerar förhandlingarna. Hur vill Johan Hultberg att vi ska få fram de pengar som behövs till klimatfinansiering?

Anf. 240 JOHAN HULTBERG (M) replik:

Herr talman! På Helena Leander låter det som om ingenting blir bättre i svensk miljöpolitik. Så är ju inte fallet. Regeringen för en ambitiös miljö- och klimatpolitik och har kanske de mest ambitiösa och högst uppställda målen inom klimatpolitiken i EU.

Sedan kan man naturligtvis diskutera om vi ska gå ännu längre, i vilken takt vi ska gå före och så vidare, men jag hävdar med en dåres envishet att Sverige är ett sant föregångsland inom miljö och klimat. Jag tror att det viktigaste sättet för oss att vara ett föredöme och leda en utveckling är genom att just lyckas kombinera minskade utsläpp med en stark tillväxt.

Jag har hittills inte när jag har rest runt och träffat andra miljöpolitiker eller politiker i största allmänhet i världen träffat någon som säger sig vara beredd att ge upp målet om att alla människor i deras land ska få ett arbete eller målet om en fortsatt tillväxt. Man vill nå bägge delarna. Sverige har visat att det går, och det är ett hoppfullt budskap som vi kan förmedla till andra länder i världen som kan skapa en förändring.

Därför vill jag vara tydlig med att den miljöpolitik som jag och Alliansen företräder ska leda just till att minska våra utsläpp i Sverige och till att vi gemensamt tar ansvar för de miljöproblem som vi har i Sverige utan att exportera vår miljöpåverkan till andra länder.

När vi för en för tuff politik mot svenska företag eller mot svenska jordbrukare är risken att den produktionen bara flyttar någon annanstans och att utsläppen blir ännu större. Därför tycker jag att man ibland ska ha en viss försiktighet för att nå resultat och inte bara framstå i en tävling

som det mest engagerade landet. Att faktiskt nå resultat är det som är viktigt för mig.

Prot. 2012/13:43
13 december

Anf. 241 HELENA LEANDER (MP) replik:

Herr talman! Svaret på frågan hur vi ska göra för att nå alla våra 16 miljömål är alltså att vi inte ska göra för mycket, för då riskerar företagen att flytta utomlands.

Jag tycker absolut att man ska ha med sig det perspektivet. Det innebär att man behöver titta på konsumtionsaspekten och inte bara på hur man styr produktionen, men jag tror inte att lösningen är att inte göra något alls, vilket man nästan kan få känslan av här.

Det är inte det att det inte händer något. Jag vill ändå framhålla att jag började med att säga något snällt i min replik. Jag tror säkert att Alliansen vill väl, men frågan är om man vill tillräckligt väl och om det räcker. Jag kan lova Johan Hultberg att om jag hade varit politiker i Polen hade jag minsann tagit repliker som varit ännu argare. Då hade jag stått och spottat och fräst i talarstolen, men nu är jag svensk politiker, och då får jag verka i det land som jag har, nämligen Sverige.

Jag ser att vi kan göra så mycket bättre och mer än vad vi gör nu. Det sätt som finns att komma framåt i klimatarbetet är att vi verkligen gör vad vi kan och på så sätt försöker få med oss fler. Det handlar om vad vi gör hemma och om att vi kommer loss med pengarna, som jag frågade Johan Hultberg om.

Johan Hultberg talade om den dröm som finns i många länder om att kunna öka sin tillväxt. I rika länder som Sverige kan man diskutera om det verkligen är mer tillväxt som gör oss lyckligare, men i ett fattigt land där man inte ens har sina basbehov tillgodosedda är det självklart att man vill ha tillväxt. Då ser man det som ett hot om vi kommer och säger att de inte får släppa ut på det sätt som vi en gång gjorde. Vi säger: Ni måste också ta på er utsläppsminskningar, men vi tänker inte ställa upp med några pengar.

Här skulle vi verkligen kunna underlätta om vi i stället kunde säga att vi inser att vi har sabbat klimatet och att de inte har möjlighet att använda billig fossil energi på samma sätt som vi en gång gjorde när vi byggde upp vårt välstånd. Nu sitter de i skiten. Då är det rimligt att vi faktiskt är med och pröjsar. Därför behövs det att vi kommer loss med pengar, antingen från vår egen budget eller från de nya finansieringskällor som diskuteras – internationella skatter och så vidare. Hur ska vi komma loss där, Johan Hultberg?

Anf. 242 JOHAN HULTBERG (M) replik:

Herr talman! Jag försökte i mitt anförande vara ganska öppen med att vi alltså står inför stora miljöutmaningar. Jag tycker också att det är viktigt att vi ger en nyanserad beskrivning av dels hur tillståndet ser ut, dels om den politik vi bedriver. Alla de människor som kämpar för att minska sina utsläpp och minska sin avfallsmängd och alla de företagare som tar stort ansvar i Sverige oavsett om det handlar om biologisk mångfald eller om klimatutsläpp känner inte riktigt igen sig i den nattsvarta beskrivning som Helena Leander ger.

Jag är fullt medveten om att vi har långt kvar för att nå många av våra miljömål. Det är också så att Alliansen nu för första gången har en ärlig

*Allmän miljö- och
naturvård*

redovisning av hur vi ligger till när det gäller miljömålen. Tidigare har det varit en beskrivning som inte har stämt riktigt överens med verkligheten. Nu har vi fakta att utgå ifrån, vilket underlättar när vi nu utformar en politik.

När det gäller miljöbudgeten tror jag att det absolut bästa sättet att se till att ha ordentliga resurser att satsa på skydd av natur, på klimatinvesteringar eller vad det nu kan tänkas vara är att föra en politik som skapar tillväxt och leder till fler jobb. Det är just vad Alliansen gör.

Hade Sverige fört en politik som oppositionen har argumenterat för här i Sveriges riksdag hade Sverige haft en växande statsskuld och inte haft möjligheter att göra investeringar som vi nu har. Sverige är ett av de få länder som faktiskt har levererat klimatinvesteringar till fattiga länder utifrån de avtal som man har tecknat.

I snabbstartsförfinansieringen satsar Sverige trots allt 8 miljarder kronor, vilket är 11 procent av EU:s totala åtagande. Vi satsar mest per capita, och det tycker jag att vi kan ha en viss anledning att känna stolthet över. När den gröna fonden är på plats kommer Sverige att leverera till den och fortsätta att ta ansvar genom att stötta fattiga länder genom till exempel CDM-projekt.

Jag tycker att det är beklagligt att Miljöpartiet inte vill vara med och utveckla CDM-politiken och på det sättet hjälpa fattiga länder att komma en bit på väg när det gäller hållbar tillväxt.

Anf. 243 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Johan Hultberg nämner klimatinvesteringar, men problemet är att ni har avskaffat klimatinvesteringarna. Klimatinvesteringsprogrammet var extremt framgångsrikt i den meningen att det genererade mycket kapital, och det gjorde mycket nytta på det lokala planet. Det tar ni bort. Vilka är de nya klimatinvesteringar som Moderaterna och regeringen föreslår med den här budgeten? Jag hittar dem inte.

Johan Hultberg talar också om den nya gröna klimatfonden. Men, ärligt talat, vad är en fond utan pengar? Om ni inte anslår nya, additionella medel till de fattiga ländernas klimatarbete, hur mycket är det då värt att man verkar för transparens, effektivitet och så vidare för den nya gröna klimatfonden?

Nu vill jag få veta av Johan Hultberg: Exakt hur mycket anslår regeringen i nya, additionella klimatpengar till syd? Jag har sett lite olika uppgifter. Din kollega Åsa Coenraads och Sofia Arkelsten pratade om 2 miljarder i nya pengar. Annars har jag hört att man talat om 500 miljoner. Det vore bra med ett klargörande där.

När det gäller CDM och uppköpen av billiga, osäkra utsläppskrediter i andra länder finns det ett konkret exempel med det stora vattenkraftsprojektet Rampur i norra Indien, som har lett till att människor har varit tvungna att flytta därifrån. Det har varit jättestora problem förbundna med att odla och med den biologiska mångfalden. Man leder om hela flodens flöde för vattenkraftsprojektet. Det har Sverige varit med och stöttat. Tycker Johan Hultberg att det är sådana projekt som Sverige ska ge sig in i?

Jag vill påminna om att med den här budgeten ökar regeringen anslagen till CDM. Vad är det då för slags projekt som regeringen tänker satsa på?

Anf. 244 JOHAN HULTBERG (M) replik:

Herr talman! Det var intressant att Jens Holm beskrev Klimp som extremt framgångsrikt. Det var alltså extremt framgångsrikt att 40 procent av bidragen gick till administration, att Konjunkturinstitutets utvärdering visade att bara tre av elva åtgärdsgrupper fördelades effektivt, att administrationskostnaden var 11 procent, att det var svårt att undvika dubbelstyrning och att det fanns en stor risk för att utsläppsminskningar överdrevs. Detta beskriver Jens Holm som extremt framgångsrikt!

Då har vi kanske lite olika syn på klimatpolitiken och på vad som är effektiv politik.

För mig är det effektiv politik när vi, såsom genom CDM, till en ganska ringa summa kan göra stor nytta. Det är en klimateffektiv politik. Ett ton minskade utsläpp genom CDM kostar kanske 80–85 kronor. Det tycker jag är ganska klimateffektivt. Och Riksrevisionens granskning har visat att samtliga de projekt som Sverige hittills har bidragit till har varit additionella. Det är vad Riksrevisionen säger i sin rapport.

När det gäller det enskilda projektet, som Jens Holm lyfter fram, har Sverige mig veterligen ännu inte betalat ut någonting. Det är nämligen ännu inte bekräftat att medlen har använts på ett additionellt sätt.

Jag är den första att säga att det säkert finns brister i det nuvarande CDM-systemet och att vi har möjligheter att göra förbättringar. Men CDM är ett viktigt sätt att föra en politik som leder till utsläppsminskningar och också ett viktigt sätt att överföra teknik och att hjälpa andra länder att inte bygga sig beroende av fossil energi och att inte bygga upp ett system, såsom vi och andra länder har gjort, som i längden inte är hållbart.

CDM är en viktig del av Alliansens klimatpolitik och en del som jag tycker att vi har all anledning att försvara, utveckla och känna stolthet över.

Anf. 245 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Johan Hultberg pratade om klimatinvesteringar. Jag ställde en konkret fråga: Vilka är de nya klimatinvesteringar som regeringen föreslår med det här budgetförslaget? Jag ser dem helt enkelt inte.

Sedan kan vi diskutera effektiviteten med klimatinvesteringsprogrammet. Men om man genererar minskningar på ungefär 2 miljoner ton per år tycker jag att det är effektiva satsningar.

Det är inte så konstigt att Johan Hultberg och regeringen tycker att CDM är jättebra om man köper en utsläppskredit för ungefär 80 kronor. Det är klart att man sparar jättemycket pengar på det i stället för koldioxidskatten, som ligger på 1 000 kronor per ton. Det är självklart. Men det vi måste fråga oss är: Bidrar det här verkligen till additionella minskningar av utsläppen? Hur påverkas människor av de storskaliga projekten, då man leder om vattnet i en jättestor flod, till exempel i norra Indien?

Det är symtomatiskt att Johan Hultberg tillstår att man inte har betalat ut pengarna eftersom man inte kan se ifall det har bidragit till några minskningar. Nej, men det är precis det som är problemet.

Vi i Vänsterpartiet vill ha additionella medel för klimatarbetet i syd. Därför anslår vi ett separat klimatbistånd på 4,5 miljarder kronor.

Prot. 2012/13:43

13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

Jag vill understryka att vi inte tar bort CDM-pengarna. De pengarna finns kvar. Men vi kommer att se över vartenda projekt. De projekt som inte fungerar vill vi inte ha. De projekt som är additionella kan vi tänka oss att fortsätta med. Eller så flyttar vi över alla de pengarna till klimatbiståndet.

Johan Hultberg svarade inte på min fråga. Hur mycket pengar anslår ni i det här budgetförslaget till nya additionella medel för klimatfinansiering till de fattiga länderna? Det vill jag ha svar på.

Anf. 246 JOHAN HULTBERG (M) replik:

Herr talman! Två minuter är en kort tid för att besvara många och ganska komplicerade frågor. Men jag ska göra mitt absolut bästa.

Mig veterligen satsas det nu ungefär 500 miljoner kronor på klimatbistånd. Det är, så att säga, direkt öronmärkt för det. Därutöver har Sida gått igenom alla de projekt som man är involverad i och alla de fonder där man bidrar med medel. Då har man konstaterat att ungefär 2 miljarder går till projekt och till fonder som uppfyller de krav som vi internationellt har kommit överens om ska ställas på projekt och fonder för att det ska kunna anses vara klimatbistånd.

Det absolut bästa sättet, även här, att se till att mer pengar går till klimatbistånd är att föra en politik som leder till tillväxt och till fler jobb, eftersom vi i Sverige har knutit vår biståndsbudget till vår ekonomiska utveckling.

Tack vare Alliansens politik har biståndsbudgeten i faktiska tal närmast fördubblats under den tid som vi har regerat. Det är tack vare att vi har fört en politik som har gjort att Sverige har haft tillväxt när andra länder har haft djupa ekonomiska problem.

Genom Alliansens politik får vi fortsatta möjligheter att göra klimatsatsningar, att satsa mer på bistånd och att utveckla Sverige på andra områden.

När det gäller CDM har Sverige nu försökt att i högre grad rikta in sig på bilaterala projekt och projekt riktade mot de absolut fattigaste länderna. Som Jens Holm mycket väl vet går i dag en stor andel av CDM-projekten företrädesvis till Indien och Kina. Nu försöker Sverige styra om en stor del av de pengar som vi bidrar med till andra länder.

Det är också viktigt att komma ihåg att det, mig veterligen, är 2 procent av de pengar som förmedlas genom CDM som går till direkta bistånd för klimatanpassningsåtgärder och så vidare. CDM är också ett sätt att mobilisera de medel som vi står här och debatterar och som så väl behövs.

Anf. 247 MATILDA ERNKRANS (S) replik:

Herr talman! Som jag har sagt tidigare i debatten: Jag menar att det är dags att höja tonen i miljödebatten. Jag är extremt frustrerad över att så lite händer.

Regeringen sitter på sitt sjunde år. 14 av 16 miljömål kommer inte att nås, och ni är överens om att skära ned på miljöbudgeten. Jag hoppas att människor förstår den frustration som jag ger uttryck för.

Jag hoppas att inte minst Moderaterna, men också övriga regeringspartier, kan börja fundera på om det inte finns en del progressiva och spännande förslag som vi Socialdemokrater och andra partier, som Väns-

terpartiet och Miljöpartiet, för fram i den här debatten som man skulle kunna vara intresserad av att använda sig av. Ni kanske faktiskt behöver lite hjälp för att få ordning på skutan.

Jag har två frågor till Johan Hultberg och Moderaterna.

Vi kan konstatera att Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet är överens om att miljöbudgeten måste öka. Vi kan också konstatera att Moderaterna, Kristdemokraterna, Folkpartiet och Centern är överens om att den måste minska. Med tanke på att vi inte når 14 av 16 miljömål skulle jag gärna vilja höra motiveringen till att miljöbudgeten måste minska.

Samma sak gäller havsmiljön. Regeringen konstaterar att man har problem med den biologiska mångfalden i våra hav. Samtidigt minskas havsanslaget med en tredjedel. Jag är mycket intresserad av hur ni motiverar minskningen av havsanslaget och hur ni tänker ta er an frågan om att minska övergödningen i våra hav. Hur klarar ni av det genom att ta bort en tredjedel av pengarna?

Anf. 248 JOHAN HULTBERG (M) replik:

Herr talman! När man lyssnar på Matilda Ernkrans, både i det här replikskiftet och tidigare i debatten, låter det som att ingenting blir bättre. Allt har blivit sämre under Alliansens tid vid regeringsmakten. Men så är inte riktigt fallet.

Vi har skyddat mer skog än vad ni någonsin gjorde. Vi har fått till en bättre styrning av miljömålen. Vi har sett till att Sveriges utsläpp har fortsatt att sjunka samtidigt som vi har haft en stark tillväxt. Vi har byggt ut den förnybara energin. Vi har tagit ett samlat grepp om havsmiljöpolitiken. Vi har gjort en grön skatteväxling. Vi har sett till att Sverige har fått en miljöbilsboom. Vi har en politik som har förbättrat miljöprövningen. Vi har fått på plats en samlad rovdjurspolitik.

Har vi löst alla miljöproblem? Verkligen inte. Har vi mycket kvar? Absolut. Men kom inte och säg att Alliansen inte har gjort någonting, för det är ingenting annat än en oärlig och riktigt svag oppositionspolitik.

Nu till Matilda Ernkrans frågor. Hon säger att oppositionen lägger fram progressiva och spännande förslag om att återinföra Klimp. Är det ett progressivt och spännande nytt förslag? Kom igen! Var är förnyelsen inom S, som ni har talat så mycket om? Jag har inte sett röken av den.

När det gäller havsmiljön är det på det sättet att när Alliansen tillträdde fanns inte ens ett särskilt anslag. Nu satsas det årligen över en halv miljard. Det är jag förbaskat stolt över.

Alliansen gjorde en särskild anslagsökning när vi inrättade Havs- och vattenmyndigheten. Nu blir det en nedjustering jämfört med förra året. Det är någonting som har varit klart och som vi har berättat om redan tidigare.

Man kan titta på hela den kommande fyraårsperioden. Vi satsar faktiskt mer på havsmiljön under de kommande fyra åren än vi gjorde innan. Jag tycker att Matilda Ernkrans borde vara något mer ärlig i sin beskrivning av såväl sin egen politik som Alliansens politik. Men vi är helt överens om att mycket mer måste göras om vi ska nå våra högt uppsatta miljömål. Det får vi väl återkomma till i den fortsatta debatten.

(Applåder)

Prot. 2012/13:43

13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

Anf. 249 MATILDA ERNKRANS (S) replik:

Herr talman! Jag konstaterar att Johan Hultberg och Moderaterna väljer att inte svara på mina frågor. Du väljer att raljera, Johan Hultberg. Jag har inte sagt att ni inte har gjort någonting. Jag har gång på gång konstaterat att vi inte klarar av att nå 14 av 16 miljömål. Vi gör inte tillräckligt om vi ser till tillståndet för miljön. Jag har inte sagt att ni inte gjort någonting. Jag kritiserar att ni prioriterar fel. Jag kritiserar att ni har för låga ambitioner. Och jag ger konstruktiva, kloka förslag på hur man skulle kunna gå framåt. Jag konstaterar också att vi socialdemokrater lägger 1 140 000 000 mer på miljöbudgeten.

Snälla Johan Hultberg, svara på mina frågor! När vi ser hur tillståndet för miljön ser ut, när vi ser vad vi har kvar att göra, hur motiverar Moderaterna och de övriga borgerliga partierna en minskning av miljöbudgeten? Regeringen konstaterar själv att vi har problem med den biologiska mångfalden och övergödningen av våra hav. Hur motiverar ni att vi ska ta oss an framtiden när havsanslaget minskas med en tredjedel? Eller är det så att Moderaterna och regeringen sitter med ett trollspö som gör att ni klarar av att nå våra gemensamma mål genom att minska miljöbudgeten? Det är i så fall en fantastisk konstruktion.

Jag ger dig chansen en gång till att svara på mina frågor. Jag kan tillägga att miljöministern gått i opposition mot sin egen politik och skrivit debattartiklar där hon önskar att regeringen ska driva en annan linje, den regering hon själv ingår i. Uppenbarligen är till och med miljöministern låst av andras låga ambitioner. Är det Moderaternas, Johan Hultberg?

Anf. 250 JOHAN HULTBERG (M) replik:

Herr talman! Sverige har världens kanske högsta ambitioner när det gäller miljö- och klimatpolitiken. Det innebär att vi till 2020 ska minska våra klimatutsläpp med 40 procent. Nu säger Matilda Ernkran att vi inte kommer att klara det. Konjunkturinstitutet sade häromdagen att Sverige har alla förutsättningar att klara det. Sedan var jag mycket öppen i mitt anförande med att vi måste göra mer om vi ska nå Alliansens vision att ställa om vår fordonsflotta så att den bli fossilfri och att vi måste göra mycket mer för att nå vår vision om en ekonomi och ett samhälle som är helt utan nettoutsläpp 2050. Jag försökte berätta om några av de satsningar vi gör i budgeten och de åtgärder vi vidtar.

Vi satsar vidare på till exempel energiforskning. 1,3 miljarder satsas på energiforskning under nästa år. Vi satsar forskningsmedel på att utveckla ett mer energieffektivt byggande. När det gäller den förnybara energin har elproduktionen från exempelvis vindkraft sexdubblats.

Vi har faktiskt gjort det som Matilda Ernkran önskar, nämligen gått från ord till handling. På hennes tid hade vi Europas mest bränsletörstiga bilpark. Vi var inte ens i närheten av att komma upp till vårt mål om Levande skogar och så vidare. Jag är den förste att säga att vi har långt kvar, men det absolut viktigaste för att vi ska få de resurser som krävs för vår miljöbudget det är att föra en effektiv jobbpolitik, en politik som leder till tillväxt och skapar jobb. I den affärsplan som Socialdemokraterna presenterat är det en skattechock på arbete. Det skulle innebära att vi fick mindre resurser till miljöbudgeten framgent.

Jag är stolt över att Alliansen nu för en miljöpolitik som inte bara handlar om utgiftsområde 20 utan också är integrerad i övriga delar. Vi

har det inom biståndspolitiken, den statliga förvaltningen och alla övriga områden. Miljöpolitiken måste bedrivas brett och långsiktigt. Det försöker vi i Alliansen göra.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

Anf. 251 ANITA BRODÉN (FP):

Herr talman! Vår jord står inför gigantiska problem och utmaningar, något som inte minst tagits upp vid det nyligen avslutade klimatmötet i Doha. Jag vill rikta ett särskilt tack till Jens Holm för den hälsning han gav direkt från Doha. Jag förväntar mig att också Roger Tiefensee kommer att informera oss en del om Doha.

Veckan före klimattoppmötet lanserade Världsbanken sin rapport. Där framkommer med all önskvärd tydlighet att världen står inför en klimatomfattande akut situation. Var och en inser att det är nödvändigt att vi nu samlas kring utsläppsminskningar, stopp för fossilsubventioner, skärpta EU-gemensamma och globala överenskommelser och givetvis även nationella åtaganden. Jag välkomnar därför den nationella färdplanen för noll nettoutsläpp 2050 som i dagarna presenterats.

Herr talman! Som partiets miljöansvarig är det förmodligen inte förvånande när jag upplyser om att jag självklart hade önskat en ännu större miljöbudget såväl nationellt som internationellt. Samtidigt kan jag konstatera att alliansregeringen medverkat till mer pengar till miljön, nya grepp och nya viktiga satsningar, detta ser jag när jag jämför med motsvarande period under den S-ledda regeringstiden.

Jag har botaniserat i flera mandatperioders budgetpropositioner. Det är uppenbart att det totalt skett en höjning av anslaget under alliansregeringen. Vi har en miljöbudget på ca 5 miljarder – räknar vi med friluftsmedel och sådant är den på 5,3 miljarder – och den var till och med ännu högre 2012 på grund av satsningen på en ny havs- och vattenmyndighet och för att vi var ordförandeland för Helcom. Detta ska jämföras med högstanoteringen under den S-ledda regeringen. Den var på 3,1 miljarder. Lågstanoteringen under den perioden var på 1,7 miljarder. Det är viktigt att ha med detta i den fortsatta diskussionen, för man kan få en väldigt ensidig bild, herr talman, när man lyssnar på oppositionsföreträdarna. Jag bedömer att det är nödvändigt att vi vänder på myntet och också ser den andra sidan.

Utöver reda pengar i miljöbudgeten har vi även gjort andra satsningar som har bäring på miljön. Vi har också gjort satsningar när det gäller infrastruktur, forskning etcetera. Dessutom har en rad viktiga beslut tagits. Det är beslut som definitivt inte är långbänk, som definitivt inte är tillbakagång, såsom Miljöpartiet uttrycker det i sin skrivning. Därför tänker jag nu, herr talman, räkna upp en hel rad med åtgärder och satsningar.

Vi har inrättat en svensk havspolitik, en egen post i budgeten. Vi har beslutat om ett mål för en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Sveriges insats för framgången i Nagoya kan inte nog betonas och lyftas fram. Vi har tillsatt en utredning om ekosystemtjänster, något som det talats om i decennier. Nu är det på gång. Vi har inrättat ett nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning vid SMHI.

Dessutom har vi fått fram bindande avtal i Arktiska rådet. Här, herr talman, vill jag göra en liten utvikning. Det är nämligen det första bindande avtalet som någonsin antagits i Arktiska rådet. Det handlar mycket

om räddningskapacitet. Nu förbereds ett andra bindande avtal som handlar om oljespill, och förhoppningsvis kan vi även få med ett förhinderande, alltså att det över huvud taget inte ska ske.

Vidare har vi gjort en höjning av rovdjursförvaltningsanslaget och infört miljödomstolar. Vi har sexdubblat vindkraftsutbyggnaden och anslagit extra miljoner för vindkraftsstudier. Vi ger solenergistöd. Vi ger bio-gasinvesteringsstöd med 280 miljoner. Vi har en historiskt stor infrastrukturproposition, 100 miljarder. Den löper förvisso under ett antal år, men det är en gigantisk satsning på järnväg, framför allt på underhåll men också på nya järnvägar.

Vi har lagt fram historiskt stora forskningspropositioner. I den senaste propositionen tillförs 1,3 miljarder till energiforskning. Här finns även med forskning om transport, bostäder och biobränslen. Formas får ett rejält stöd. 85 miljoner kronor extra ges till länsstyrelserna och en kvarts miljard till Naturvårdsverket för nya naturreservat och naturvårdsavtal samt för ökat skydd för gammelskogar. Dessutom anslås 500 miljoner årligen till Havs- och vattenmyndigheten.

Det här, herr talman, visar med all önskvärd tydlighet att vi inte enbart kan titta på en pott. Vi måste se till helheten. Det handlar alltid om helheten. Vi kan inte heller enbart prata om klimat utan att prata om energi och prata om miljöfrågor, den biologiska mångfalden.

Vi har också tillsatt en väldigt viktig utredning, Vattenkraftsutredningen. Där har Folkpartiet för övrigt varit väldigt pådrivande. Det här är en fråga som vi brinner för. Det gäller omprövning av gamla vattendomar, krav på kraftbolagen att de ska ta sitt miljöansvar och en stor restriktivitet vad gäller nyetablering av småskaliga kraftverk. Det handlar om att skydda den biologiska mångfalden.

Herr talman! De av oss som satt här i riksdagen mellan 2002 och 2006 kunde nog inte undgå att gripas av min miljöpolitiske företrädare Sverker Thoréns ständigt återkommande plädering för ett rent Östersjön. Han talade om torskens överlevnad. Han önskade en havs- och vattenmyndighet, en kommission, ökade resurser, ett kraftfullt Helcomsamarbete, en Östersjöstrategi och en Östersjöambassadör.

Mycket av det här kom att infrias i allianssamarbetet och i regeringen. Det är inte peanuts.

Ett stort arbete återstår ändå, inte minst arbetet med att genomföra EU:s ramdirektiv för vatten, vars mål är att före 2015 – det är ganska snart – ha uppnått god ekologisk och kemisk status eller potential för sjöar, vattendrag, kust och grundvatten. Detta arbete knyts nu ihop i Miljömålsberedningens arbete om en hållbar mark- och vattenanvändning. Det är ett oerhört tufft arbete och ett uppdrag där jag, trots den här tuffa utmaningen, har stor förhoppning om att vi ska kunna leverera ett tungt majoritetsförslag till regeringen. Det är då vi tillsammans kan gå från ord till handling. Det är det som krävs, inte att vi på olika sätt talar om hur vi höjer tonen och twittrar om det. Nu handlar det om att vi faktiskt ska agera tillsammans. Nu är det upp till bevis i Miljömålsberedningen.

Herr talman! Vad gäller havs- och vattenfrågor vill jag också lyfta fram Argos. Det är viktigt att Argosfrågan får en positiv lösning. Det är nödvändigt för Havs- och vattenmyndigheten att få god tillgång till havsforskningskapacitet, utan att den urholkar deras budget.

Om två dagar presenterar Sjöfartsverket sitt utredningsuppdrag kring en statlig fartygsresurs för en effektiv och samordnad forsknings- och undersökningsverksamhet. Jag förväntar mig att om två dagar få ett bra förslag på en snabb och bra lösning för Argos.

Slutligen, herr talman, är satsningen på giftfri miljö en högt prioriterad fråga för regeringen och för många av oss. De extra resurser på 100 miljoner som Kemikalieinspektionen har fått har varit ett viktigt steg mot att uppnå en giftfri vardag. De har gjort skillnad, och de kommer att fortsätta att göra skillnad. Detta tillsammans med det arbete som har bedrivits inom Miljömålsberedningen kring giftfri miljö men också agerandet i EU kring exempelvis kvicksilver- och bisfenolförbud är betydelsefullt.

Dessutom har regeringen fått gehör för fokus på giftfri miljö för barn och att giftfria kretslopp ska ingå i EU:s sjunde ramprogram.

Herr talman! Oavsett våra ingångar är det nu viktigt med en kraftsamling kring flera av de frågor som vi har lyft fram här i dag. Vi må föra principiella diskussioner och bolla idéer om vilka vägar vi bör gå för att uppnå miljömålen, men jag menar, herr talman, att det är dags att avstå från att ifrågasätta miljöambitioner och i stället kraftsamla, i stället se hur vi nu ska vara det land som går före och visar att vi alla tillsammans menar allvar.

Vi löser inte de stora problemen nationellt, men kan vi nationellt kroka arm är det viktigt, för det krävs bindande avtal och det krävs samarbete inom EU för att vi ska kunna komma till förhandlingsbord och gemensamt lösa de utmaningar vi står inför.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet. (Applåder)

Anf. 252 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Jag tror att Anita Brodén och jag nog är lika oroade över utvecklingen med de ökande utsläppen av växthusgaser. Efter att ha tittat på Världsbankens senaste rapport, som Anita refererade till, blir man inte mindre orolig.

Då tycker vi i Vänsterpartiet att vi i Sverige måste göra mer för att minska våra utsläpp. Det är därför som vi föreslår högre ambitioner i klimatpolitiken, att vi ska minska våra utsläpp mer än vad regeringen föreslår. Det är därför som vi inrättar ett alldeles nytt klimatinvesteringsprogram, ett helt nytt klimatbistånd baserat på nya additionella medel.

Jag skulle vilja fråga Anita Brodén, för du gjorde en lång uppräkningslista, men det var lite allt möjligt, kanske man kan säga, vad det är som är nytt i utgiftsområde 20 avseende att vi ska minska våra utsläpp, förutom de nedskärningar som aviseras och som känns nya. Men de är inte så bra.

Det andra som jag vill fråga om är fossilsubventioner, som Anita Brodén tog upp. Det är en jätte viktig fråga. Jag hade en interpellationsdebatt med miljöministern i somras om det. Då sade miljöministern att man skulle återkomma i budgeten. Det här var apropå att Naturvårdsverket hade gjort en sammanställning där man konstaterade att de svenska miljöskadliga subventionerna uppgår till ungefär 50 miljarder kronor varje år. Det finns mycket riktigt på s. 64 en rubrik som heter Miljöskadliga subventioner, men jag blev lite besviken då man bara aviserade att det här successivt ska kartläggas och analyseras.

Den kartläggningen finns. Regeringen har haft ett år på sig att analysera den. Nu vill jag veta från Anita Brodén vilka miljöskadliga subventioner som Folkpartiet vill avskaffa.

Anf. 253 ANITA BRODÉN (FP) replik:

Herr talman! Tack för frågorna! Nu var det några konkreta frågor så jag tänkte fortsätta med mitt rabblande.

Det handlar om vad vi gör nationellt, om vi börjar med det, alltså något konkret från utgiftsområde 20. Det är biogassatsningar – 280 miljoner. Taket är nu borta också så det kommer att bli en hel del gårdsbiogassatsningar. Det har vi öppnat för på ett helt annat sätt än tidigare.

Vi glömmer i det här sammanhanget det arbete som har gjorts från regeringens håll med att uppmuntra och möjliggöra för företagare att starta och att fortsätta driva sina företag. Där pågår ett enormt stort arbete, och där finns det en grön inriktning. Det glömmer vi ibland att lyfta fram, men det tycker jag att vi borde värdesätta.

Kunskapscentrum vad gäller klimat inom SMHI är ett konkret exempel.

Jag tycker att det är viktigt att också lyfta fram den fantastiska satsning som sker på förnybar energi: vindkraft och solenergi. Det är ett arbete som också pågår för att få till stånd smarta nät. Det här behöver knytas samman.

Järnvägssatsningen är ju enorm.

Vi har också forskningen och en ny väldigt stor satsning på bostäder. Där vill jag nämna Alingsås och exemplet passivhus.

Jag tvingas sluta där.

Anf. 254 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag frågade om nya satsningar inom utgiftsområde 20. Jag tyckte inte riktigt att jag hittade ett svar. SMHI är gammalt, och omstöpta satsningar på biogas är gamla satsningar. Jag vill veta vilka nya satsningar som finns i ljuset av att vi riskerar att gå mot en temperaturhöjning på fyra grader.

Jag vill ha svar på frågan om fossilsubventionerna. Anita Brodén kan återkomma till vilka miljöskadliga subventioner som Folkpartiet vill avskaffa.

Jag undrar också vad Anita Brodén tror att Sverker Thorén skulle ha sagt. Jag spekulerar förstås, men Anita Brodén nämnde honom och hans engagemang för havsmiljön. Vad skulle han ha tyckt om neddragningen på 235 miljoner kronor på det området i budgeten?

Anf. 255 ANITA BRODÉN (FP) replik:

Fru talman! Jag vill betona CO₂-beskattningen. Den är genial, vi använder oss av den och den kommer att vara mycket användbar vad avser fossilbeskattningen. Om någon subvention är skadlig så är det den enorma fossilsubventionen.

Sedan var det en fråga om Sverker Thorén, vattnet och havet. Alla de förslag jag räknade upp om Östersjön är genomförda eller på väg att genomföras. Det är enormt.

Vi har nu inrättat Havs- vattenmyndigheten. Det är stort. Det är inte så konstigt att det var ett större anslag förra året under tiden man sjösatte

Havs- och vattenmyndigheten. Nu har det återgått till det normala, men jag tycker att det är viktigt att vara ärlig och följa frågorna. Det är därför jag är så angelägen om att Argosfrågan ska lösas utan att den tär på Havs- och vattenmyndighetens budget – det var jag tydlig med. Budgeten får inte urholkas. Jag är mycket medveten om att varje krona behövs i den budgeten.

Jag tycker att vi har kraftsamlat oerhört mycket. Jens Holm säger att biogassatsningen inte är ny. Men det är en rejäl höjning på investeringsstödet för biogas. Det är lite märkligt. Jag har svårt att se enbart i stuprör. Det är därför jag vill bredda. Klimatet hänger ihop med den biologiska mångfalden, och den biologiska mångfalden hänger också ihop med energifrågan. Jag har därför svårt att köra i stuprör.

Anf. 256 MATILDA ERNKRANS (S) replik:

Fru talman! Jag vet inte riktigt varför de borgerliga partierna, och nu också Folkpartiet, från talarstolen anser att det är problematiskt när jag säger att jag vill höja tonen eller anser att det är problematiskt att vi twittar om miljöbudgetdebatten. Jag saknar ett äkta engagemang, att fler engagerar sig, att fler höjer tonen, att det blir ett tryck på att mer behöver göras av miljöinvesteringar i vårt land, att det behövs ett större stöd. Vi behöver engagera oss på annorlunda sätt i EU-politiken och driva de internationella frågorna framåt. För mig är det positivt att man höjer tonen och twittar i miljödebatten.

Anita Brodén sade från talarstolen att man inte bara kan titta på en pott utan man måste se till helheten. Absolut. Det håller jag med om. Det går inte att se till bara en pott. Det går inte att tänka i stuprör. Man måste se till helheten.

Jag lyfte fram helheten i mitt huvudanförande. Jag hänvisade tillbaka till den debatt trafikutskottet har haft i kammaren i dag, där vi socialdemokrater har ett tydligt klimat- och miljöfokus också i vår infrastruktur och trafikpolitik.

Jag känner att Socialdemokraterna klarar att ha det här engagemanget tack vare vår politik på många olika områden. Ni har inte nämnt alla här. Vi har också satsningar på forskningen, på solenergi, på vindkraft och så vidare. Men vi klarar också av att höja miljöbudgeten. Det gör inte regeringen.

Kan Anita Brodén och Folkpartiet berätta och motivera vad det är som gör att ni tycker att vi kan ta oss an framtiden med en minskad miljöbudget?

Anf. 257 ANITA BRODÉN (FP) replik:

Fru talman! Jag nyttjar de stenciler jag har med mig. Jag ska läsa uppgifterna där så att de kommer i ett sammanhang.

År 2000/01 var miljöanslaget för utgiftsområde 20 1,7 miljarder. Året efter 2,2 miljarder. Därefter höjdes det rejält till 3,1 miljarder. Sedan kom vi upp i 3,3 miljarder. Därefter 2003/04 var det 3,7 miljarder. Sedan är vi på år 2004/05, och då är vi uppe i 3,9 miljarder. För 2005/06 är det 4,5 miljarder.

Det här är intressant. Jag fortsätter, fru talman, och nu kommer jag in på 2006/07. Där är det 4,6 miljarder. Sedan är det 4,7 miljarder. Därefter

är det 5,3 miljarder. Därefter 5,2 miljarder. Slutligen är det 5,025 miljarder. Sedan är det den budget som ligger i dag.

Med denna jämförelse hade jag förväntat mig en viss ödmjukhet. Jag förstår att det sker uppräkningsår under åren, men om er budget hade legat på 10 miljarder hade jag verkligen förstått. Nu tycker jag att budgeten är rimlig.

Låt oss bortse från kronor och ören och se till helheten. Det är det jag hela tiden har försökt att göra. Vi kan se på allt som görs i de olika sektorerna. Det sammantaget leder framåt, framför allt när vi har ett gemensamt miljötank i olika sektorer.

Anf. 258 MATILDA ERNKRANS (S) replik:

Fru talman! Jag ger Anita Brodén ytterligare minuter att svara på min fråga. Hur menar Folkpartiet att vi tar oss an framtiden bäst med en minskad miljöbudget? I sitt svar går Folkpartiet tolv år tillbaka i tiden. Det är enormt lång tid tillbaka. Min son var knappt född för tolv år sedan. Det är ett extremt fattigdomsbevis från Folkpartiets sida att hämta engagemang och energi tolv år tillbaka i tiden.

Jag står för den socialdemokratiska politiken i dag och i framtiden. Vi har lagt fram en oppositionsbudget där vi ökar miljöbudgeten med 1 140 000 000 miljoner kronor till skillnad från regeringens partier som minskar miljöbudgeten. Om vi ska tala om siffror kan vi också titta på miljöbudgeten som andel av budgeten. Då blir det inte riktigt lika rolig läsning, Anita Brodén.

Jag väljer att inte använda min talartid fullt ut och låter Anita Brodén svara på frågan. Hur kan Anita Brodén motivera att vi ska ta oss an framtiden med en minskad miljöbudget – här och nu och framåt, Anita Brodén?

Anf. 259 ANITA BRODÉN (FP) replik:

Fru talman! Jag har läst årets budget. Jag tycker att det är viktigt att jämföra er regeringsperiod med den som är nu. Nu har vi varit i regeringsställning i sju år, och därför var jag tvungen att gå ett antal år tillbaka i tiden. Vi måste kunna göra jämförelser.

När jag läser årets budget kan jag se att för många anslag är vi överens. Det är några där det skiljer. Det skiljer betydligt mer för Miljöpartiet och Vänsterpartiet, men inte för Socialdemokraterna. Det är egentligen fantastiskt att regeringen har skött ekonomin så bra att vi har lyckats klara oss genom en lågkonjunktur. Det är positivt. Det kopplar vi in på arbete och det som Matilda var inne på tidigare.

Vad var din konkreta fråga, Matilda? Förlåt!

(MATILDA ERNKRANS (S): Hur motiverar Folkpartiet att vi ska ta oss an framtiden med en minskad miljöbudget?)

Då vill jag bara ta ett konkret exempel. Det är smarta lösningar där vi förvaltar kronor och ören på ett klokt sätt, bland annat genom Sveaskogs-lösningen. Jag tar den som ett exempel.

Genom att använda Sveaskog som utbytesskog lyckades vi få igenom det här. Det är inte färdigt än, utan det återstår fortfarande en del. Det är jag djupt kritisk till, men vi ska jobba vidare med det. Genom att Sve-

askog användes som utbytesskog och fick 200 eller 225 miljoner varje år under tio år blev det så att vi använde oss av det. Om vi hade köpt på öppna marknaden i stället hade det kostat mellan 8 och 10 miljarder. Det är ett smart exempel.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

Anf. 260 ROGER TIEFENSEE (C):

Fru talman! Ledamöter! Åhörare! Det är inga på läktaren, men det kanske är några som följer detta på avstånd.

Klimatförändringarna är tillsammans med bevarande av biologisk mångfald, havsmiljöfrågor och giftfri miljö Centerpartiets och alliansregeringens prioriterade miljöfrågor. Dessa frågor förutsätter, och ställer krav på oss att driva, en ambitiös miljöpolitik i Sverige, inom EU och i andra internationella sammanhang.

Miljöarbetet går framåt på flera områden, och det har tagits steg mot hållbarhet under den senaste mandatperioden. Samtidigt är jag den förste att understryka att det återstår mycket arbete både på nationell nivå och på internationell nivå för att Sverige ska nå miljökvalitetsmål nationellt och klimatmål internationellt. Jag tror att Miljömålsberedningen, där jag är ledamot liksom flera här i salen, spelar och kommer att spela en väldigt viktig roll i inte minst miljömålsarbetets uppfyllande.

Centerpartiet och alliansregeringen vill driva en aktiv och framtidsinriktad miljöpolitik, som hittar lösningar på både internationella utmaningar och miljöproblem i människors vardag. En nyckelfaktor i detta är utvecklingen mot en grön ekonomi, att miljö och ekonomi spelar tillsammans. Det innebär möjligheter för utveckling av svensk miljöteknik inklusive hållbara varor, tjänster och produktionssystem, som därigenom minskar miljöpåverkan nationellt och globalt men också skapar möjligheter till gröna jobb här i Sverige.

Fru talman! Om man tittar konkret i budgeten inom de här prioriterade områdena kan man se att havs- och vattenarbetet är en prioriterad fråga för Centerpartiet och alliansregeringen. Under åren 2009 och 2010 presenterade regeringen en rad åtgärder genom propositionen *En sammanhållen svensk havspolitik* och skrivelsen *Åtgärder för levande hav*. I havsmiljöanslaget lägger vi nu drygt 2 miljarder kronor för de kommande fyra åren för att klara våra nationella och internationella åtaganden. Om man jämför med de tidigare fyra åren är det alltså 200 miljoner mer än 2009–2012. Går man ännu längre tillbaka, innan alliansregeringen tillträdde, fanns det inget särskilt havsmiljöanslag.

Fru talman! På kemikalieområdet avsätts 1,8 miljarder 2013–2016 för sanering av förorenade områden. Precis som nämnts tidigare höjs anslaget till Kemikalieinspektionen. Regeringen ger fortsatt hög prioritet till att fasa ut kemikalier som människor kommer i kontakt med i sin vardag, med särskilt fokus på åtgärder för att minska exponering av hormonstörande ämnen som bisfenol A och parabener i konsumentprodukter.

Vi vill också arbeta för en mer öppen och transparent hantering inom ramen för miljötillståndprocesser. Ny teknik och nya investeringar är många gånger ren teknik och mer klimatsmarta investeringar. Mark- och miljödomstolarna får ökade anslag med 35 miljoner 2013 och 25 miljoner per år från 2014. I realiteten innebär det en förstärkning och en effektivare hantering av tillståndsärenden, bland annat för utbyggnad av för-

nybar energi, som har ett stort investeringstryck på sig, och för hantering av mineral- och gruvärenden.

Fru talman! Klimatfrågan, som jag nämnde i början, är alltid aktuell och inte minst så här års. Dels har vi en budgetdebatt, dels får vi årliga redovisningar från Naturvårdsverket om statistiken och dels har vi haft ett klimatomöte, som brukar ligga i början av december varje år.

Tittar man på Naturvårdsverkets senaste statistik ser man att vi följer trenden med minskade utsläpp. Den statistik som kom förra året och som gällde 2010 redovisade ett år av avvikelser. Nu är vi tillbaka på en tydligt minskande trend. Regeringens mål om att minska utsläppen med 40 procent till 2020 ligger definitivt inom räckhåll.

Tittar man på det långsiktiga målet att vi ska ha nettonollutsläpp av växthusgaser till 2050 ser man att mycket återstår att göra. I dagarna kom Naturvårdsverkets underlagsrapport för det arbetet, och vi kommer att analysera det noga och ha en diskussion här i kammaren, hoppas jag, och runt om i samhället. Jag önskar att detta arbete kan bli liknande Agenda 21-arbetet, ett riktigt underifrånarbete där många kommuner och andra involveras. Det är en väldigt stor omställning vi står inför om vi ska ha nettonollutsläpp av växthusgaser till 2050.

Ett exempel på en åtgärd som Naturvårdsverket tar upp, och som har tagits upp i diskussionen här i kammaren, är bonus-malus, ett system med avgifter och premier för att minska utsläppen från bilar, att få mer klimatsmarta bilar.

Om man tittar på s. 24 i det betänkande som vi debatterar benämns det inte som bonus-malus, men det står att det arbete som pågår i regeringen "omfattar också frågan om en ökad differentiering i fordonsbeskattningen för att premiera nyförsäljning av fordon med låg klimatpåverkan". Det är precis det som har efterfrågats av oppositionen och som Regeringskansliet just nu bereder.

Utgångspunkten för svensk del när det gäller klimatarbetet är inte fråga om antingen-eller, utan vi måste jobba internationellt för att komplettera den omställning som vi behöver göra av det svenska samhället. Tittar vi på EU behöver EU:s politik bli tydligare och mer ambitiös för att EU:s mål om att minska växthusgaserna med 80–95 procent till 2050 ska kunna nås. Vi ser att EU skulle behöva sätta upp mål för både 2030 och 2040 på vägen mot målet för 2050.

Det har refererats tidigare att EU inte hade mandatet. Det var inte Sveriges fel. Polen blockerade det för att under klimatomötet kunna gå upp från 20 till 30. Polen är det land som ska ha hand om nästa års klimatomöte. Jag tror att miljö- och jordbruksutskottet här i Sveriges riksdag och många i regeringen har ett mycket viktigt fotarbete att göra för att det ska vara möjligt för EU att ha ett mer ambitiöst åtagande vid nästa klimatomöte. Som delegat i den svenska delegationen på plats kunde jag se att en högre ambition från EU skulle ha förändrat förhandlingsklimatet påtagligt.

Fru talman! En annan viktig del för att nå framgång i internationella klimatiförhandlingar är finansiering av klimatsatser i utvecklingsländer. Det har också tagits upp här tidigare.

Jag kan referera att miljöminister Lena Ek i sitt anförande i Doha kunde redovisa dels att Sverige gott och väl infriat sina löften om den så kallade snabbstartsfinsieringen för 2010–2012 på totalt 8 miljarder,

dels att Sverige nästa år avsätter en halv miljard för särskilda klimatsatsningar via multilaterala fonder och program och dels att Sverige nästa år kommer att lägga 2 miljarder på klimatinsatser som en del av vårt reguljära bilaterala utvecklingsbistånd.

Fru talman! Jag tycker att miljöministern lämnade väldigt tydliga besked, som var uppskattade där på plats i Doha. Det kändes tydligt i korridorerna. Ryggdunkningarna fanns där, och det skapade förtroende under klimatförhandlingarna. Från hemmaplan kunde man höra kritik från till exempel Miljöpartiet och Helena Leander. Hon påstod att Lena Eks besked skulle ha blockerat förhandlingarna. I praktiken var det precis tvärtom. Det togs emot väldigt positivt. Helena Leander passade också på att hylla Storbritanniens besked om klimatfinansiering, ett besked från Storbritannien där man avsåg att använda redan avsatta pengar inom sin biståndsram fram till 2015. Värt att notera i sammanhanget är att Storbritannien har en biståndsram på 0,56 procent av bni och når alltså inte ens upp till skamgränsen 0,7 procent som satts upp i internationella sammanhang.

Jag tycker att alla utvecklade länder måste bli bättre på att avsätta resurser för klimatfinansiering, men jag tycker också att vi ska mätas med samma måttstock. Jag vill därför ställa en rak fråga till Helena Leander om hon fortfarande ser Storbritanniens klimatfinansiering som en förebild och ett föredöme.

Fru talman! Miljöfrågornas utveckling avgörs i hög grad och i allt större utsträckning inom en betydligt vidare domän än vad vi kan kalla den traditionellt miljöpolitiska. Det har pratats om miljöbudgetar och anslagen. Att det är en vidare domän ställer helt nya krav på miljöpolitikens metoder och effektivitet både i Sverige och internationellt. Man kan inte se på miljöfrågan enskilt, utan det handlar om en del i ett ekonomiskt och socialt sammanhang.

Samma sak gäller för statsbudgeten. Det är inte enbart inom utgiftsområde 20 som miljöåtgärderna ska rymmas. Den rekordstora satsning på järnväg som har diskuterats under lång tid tidigare här i dag är ett sådant exempel. Den finns med i infrastrukturpropositionen. Höjning av anslaget till energiforskning och forskning, 1,3 miljarder, är en annan viktig del i miljöpolitiken i sin breda bemärkelse. Ökade anslag till For-
mas, satsningen på forskning om hållbart samhällsbyggande – allt detta, fru talman, leder till framsteg och förbättringar för miljön.

Mycket i miljöpolitiken handlar om att finna drivkrafter för utveckling och förändring. Vi politiker måste formulera mål och gränser. Men vi måste också ägna energi åt uppgiften att stimulera åtgärder och hitta de rätta styrmedlen för att skapa den dynamik som leder till en hållbar utveckling. Det handlar för mig om att skapa drivkrafter hos industriföretag, hos småföretagare, hos innovatörer och hos lantbrukare för att, precis som Sverige som nation, kunna visa att tillväxt och jobb inte hämmas av klimat- och miljöåtgärder. Snarare sporrar de utvecklingen och leder den framåt.

Jag är helt övertygad om att det är både nödvändigt och möjligt att skapa konkurrenskraft ur den gröna omställningen.

Jag vill avsluta med att yrka bifall till förslaget i betänkandet.
(Applåder)

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

Anf. 261 HELENA LEANDER (MP) replik:

Fru talman! Tack för frågan, Roger Tiefensee! Får jag börja med några småsaker som jag kommer att glömma bort annars. Jag måste bara fråga om bonus-malus-modellen, där Roger Tiefensee nu sätter likhets-tecken mellan den och en differentierad fordonsbeskattning, eller snarare en ökad differentiering av fordonsskatten, för vi har redan en koldioxid-differentiering i fordonsskatten. När andra länder pratar om bonus-malus handlar det inte om den fordonsskatt som betalas varje år oavsett om det är en ny eller en gammal bil, utan det handlar om en särskild registreringsskatt och en särskild bonus när man köper bilen. Det blir en mycket starkare signal om man vill påverka nybilsförsäljningen.

Innebär det att Centerpartiets bonus-malus nu är någonting annat, eller försöker man lyfta fram den lilla seger man fått när det gäller fordonsbeskattningen?

En annan liten parentesanmärkning om havsmiljön: Det är mycket riktigt att det tidigare inte hette åtgärder för havs- och vattenmiljö utan typ åtgärder för värdefull natur, eller något sådant. Jag vet inte om det är en enorm framgång för havs- och vattenmiljön att man flyttar pengarna från ett anslag till ett annat och säger: Tjohoo, vi har en samlad havs- och vattenpolitik!

Sedan till Roger Tiefensees fråga, där jag är glad att än en gång i kammaren få be om ursäkt. Jag gjorde det redan skamfylld förra fredagen i en interpellationsdebatt om klimatfinansiering. Jag hade fel om Storbritannien. Det är jag ledsen för, inte bara för att det var pinsamt för mig utan också för att det är sorgligt för världen. Det var många länder som var glada när Storbritannien sade: Nu ökar vi vårt klimatbistånd med 40 procent, och det är inte biståndspengar. Alla kände: Yes, nu blir det drag i förhandlingarna, nu blir det inte sådana låsningar som det varit hela tiden. Men när man började granska det närmare visade det sig att det var gamla biståndspengar från Storbritannien. Jag tror att det är det som skapar så mycket frustration hos utvecklingsländerna. Rika länder som Sverige och Storbritannien lovar att komma med nya pengar som inte är gammalt bistånd. Sedan är det ändå gamla biståndsprojekt, som är jättebra som biståndsprojekt men som inte är de nya klimatpengar som man har lovat.

Anf. 262 ROGER TIEFENSEE (C) replik:

Fru talman! Jag var på plats i Doha förra fredagen, så jag har inte tagit del av att Helena backar och erkänner sitt fel, men det hedrar en politiker som Helena Leander att erkänna ett fel. Det kändes väldigt konstigt där på plats att inte mätas med samma måttstock när de facto Storbritannien återanvände pengarna. De pengarna avsatte de i april 2011 under en fond som skulle användas i fem år. Sedan var de oerhört skickliga och kanske lite mer sliriga i sitt uttryck. Lena Ek var tydlig och fick därmed kritik direkt. Britterna var otydliga och sade att de ska använda pengarna för nya program, men det var inga nya pengar. En spade är en spade – det är viktigt.

När det gäller bonus-malus kan Helena Leander läsa på s. 24 om differentierad fordonsbeskattning ”för att premiera nyförsäljning av fordon med låg klimatpåverkan”. Man måste läsa hela meningen. Det gäller differentiering av fordonsbeskattningen vid nyförsäljning. Vi kanske inte

kommer att kalla det bonus-malus, det kanske är ett no-no-ord, jag vet inte. Det viktiga är att miljöbilspremierna var framgångsrika. Den låg som en utgift under anslaget utgiftsområde 20, nu ligger den på skattesidan. Jag tycker inte att det har varit en stor uppoffring att minska miljöbudgeten på det sättet och lägga det på skattesidan. Det kommer att vara en bra utveckling att ha både en premie och en avgift, precis vad en bonus-malus-modell innebär.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

Anf. 263 HELENA LEANDER (MP) replik:

Fru talman! Om det är jobbigt för alliansregeringen att prata om bonus-malus är det okej för mig, bara vi pratar om samma sak, att det handlar om en liten särskild skatt eller avgift vid nybilsköp respektive en bonus så att vi verkligen får en omställning. Den differentiering av fordonsskatten som vi har nu har kanske inte ensamt bidragit till någon omställning. Men bara vi är överens om vad vi pratar om är jag glad och nöjd.

För att återgå till klimatfinansieringen är jag åter ledsen att det blev fel. Den grundläggande kritiken av Sverige, att vi inte lever upp till vårt åtagande, kvarstår. Lena Ek åker till Doha och skriver debattartiklar som en oppositionspolitiker om att hon skulle önska att regeringen i Sverige skulle driva att EU skulle öka sitt mål. Det är ganska många led där innan det börjar bli någonting. Tror Roger Tiefensee att ni kommer att ha någon framgång inom regeringen med att åtminstone få hela Sverige enat bakom att driva kravet att EU ska öka sin ambition till 30 procent? Det skulle göra saken lättare om EU kunde öka sin ambition och vi kunde komma loss med klimatfinansieringen.

När det gäller klimatfinansieringen är det uppenbarligen ganska långt från regeringens sida att få någonting som inte är biståndspengar från den egna statsbudgeten. Jag tänkte fråga Roger Tiefensee hur han ser på möjligheten att utveckla fler nya finansieringskällor som diskuteras runt om i världen. Det kan handla om skatter på finansiella transaktioner, på flyg och sjöfart. Där har finansministern tyvärr varit väldigt passiv, för att inte säga bromsande, i många fall. Är det där någonting där vi skulle kunna nå större framgång när det inte går att få loss pengar ur den svenska statsbudgeten som inte är gamla biståndspengar?

Jag antar att Roger Tiefensee upplevde ungefär det som rapporterades hem till Sverige från Doha, att det fanns en stark misstro mellan utvecklingsländer och utvecklade länder. Och jag tror att vi behöver göra mycket mer. Vad?

Anf. 264 ROGER TIEFENSEE (C) replik:

Fru talman! Helena Leander säger att vi i Sverige inte har infriat våra löften. Det är precis det vi har gjort.

Snabbstartspengarna, 8 miljarder under perioden 2010–2012, har vi infriat med råge. Jag vet inte riktigt hur man räknar på Miljöpartiets kansli, men de har fått fram att det är 8 miljarder per år, vilket alltså inte är sant, utan det är 8 miljarder i snabbstartspengar.

Det var en stor diskussion om hur den gröna fonden skulle riggas. Och det är precis samma sak som i biståndssammanhang, att mottagarländer vill ha icke öronmärkta pengar – skicka pengarna så gör vi grejer! Det är inte bra. Det har funnits exempel i andra sammanhang som visar

att det gäller att pengarna används så att de verkligen leder till anpassning och minskade utsläpp. Det är just det som man har jobbat med.

När den gröna fonden är på plats kommer Sverige också att kunna börja stoppa in pengar i den. Och det som var tydligt viktigt i Doha var att det är en kontinuitet – continuity talade man om – i finansieringen. Sveriges och Lena Eks redovisning i debatten togs emot väldigt bra.

Något som är viktigt är att tack vare att flyget plockas in i handelssystemet börjar man nu i det internationella flygorganet ICAO tala om att man kanske kan titta på en beskattning av internationell flygfart och i den andra delen internationell sjöfart. Jag är den förste att bejaka det. Det var en del av Marshallplanen efter andra världskriget, och vi borde ha kommit ur detta postkrigstrauma och kunna beskatta internationell flygfart och internationell sjöfart. Kan det bidra till klimatfinansiering är jag väldigt glad.

Anf. 265 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Apropå internationell sjöfart och flyg vill jag påminna om att det är utsläpp som har ökat med 129 procent sedan 1990 för Sveriges del, från ungefär 3 ½ ton till nästan 9 ton, så det finns extremt mycket att göra här.

Jag skulle vilja börja med att tala om klimatfinansiering. Jag känner inte igen mig i att världen i Doha var så entusiastisk över Lena Eks anförande. Man var väl ungefär lika besviken över hennes anförande som de flesta andra annex 1-länder, nämligen att pengar tas från biståndet och görs till klimatpengar.

Det är klart och tydligt att det ska vara nya additionella medel. Då kan man inte ta pengar från ett område, biståndet, och sedan kalla det för klimatbistånd. Det håller inte.

Jag har ett konkret förslag till Centerpartiet och regeringen, och det är att man ska göra som Tyskland. De öronmärker intäkter från utsläppshandeln som går direkt till klimatfinansiering i syd. Det är också så EU-direktivet är formulerat, att minst hälften av intäkterna bör gå till någon form av klimatåtgärder. Man radar upp flera olika exempel, och klimatbistånd är ett av dem. Varför gör ni inte så, Roger Tiefensee? Det skulle jag vilja veta.

Det är också intressant med Storbritannien, därför att deras klimatminister Edward Davey var den som tydligast krävde att EU skulle skala upp till minskningar på 30 procent. Han sade det i sitt anförande i Doha, någonting som Lena Ek inte sade. Där känner jag mig lite lurad av Lena Ek, för när hon kan säger hon till oss att, jo, Sverige ska driva kravet att EU ska minska sina utsläpp med 30 procent. Men när hon har chansen att berätta för hela världen vad vi vill göra i EU säger hon inte det, utan då får man lyssna på ministrar från andra länder i stället.

Anf. 266 ROGER TIEFENSEE (C) replik:

Fru talman! Lena Ek hade tre minuters talartid, och det var väl den tid som alla hade, men det var inte alla som respekterade den. Hon fokuserade då på att redovisa just Sveriges åtaganden, både vad vi har levererat när det gäller snabbstartspengar och vad vi har i prognosen framåt. Engelsmännen valde att göra det på en presskonferens och lurade då världen lite grann, och inte minst Helena Leander.

Både Jens Holm och jag som var med vet att det var Polen som blockerade. Det är Polen som är en utmaning för oss alla inom EU när det gäller att skala upp från 20 till 30 procent. Nu har vi till stor del löst AAU-frågorna om överblivna utsläppsrätter, men där var det också Polen som var det stora problemet.

Jens Holm var skicklig på att spela upp förväntningar om att Lena Ek skulle kunna komma med nya besked om finansiering. Vi är väl medvetna om att Vänsterpartiet inte är så noga med budgetregler. Men grejen är att Lena Ek inte skulle ha kunnat komma med någonting nytt där som inte finns i statsbudgeten. Hon hade blivit KU-anmäld så det bara skrikit om det om hon hade gömt undan någon miljard för riksdagen under några månader för att sedan kunna komma med en nyhet vid klimatmötet i Doha. Men som sagt har ju Jens Holm ett lite annat förhållande till budgetregler, så det kanske ligger inom Vänsterpartiets ram för vad som är möjligt.

Jag tror att det är viktigt att tydligt redovisa vad man gör. Och framåt ser jag gärna att man öronmärker intäkter från auktionering, precis som CDM, som Jens Holm i andra sammanhang är väldigt kritisk mot, har en avgift som ger intäkter till anpassning. Jag ser gärna att vi i Sverige utvecklar den modellen.

Anf. 267 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Det här var väldigt intressant, Roger. Vi börjar med CDM-avgiften som nu ligger på 2 procent. Utvecklingsländerna föreslog att man skulle höja avgiften, men det var någonting som Sverige gick emot. Sverige ville inte att man skulle höja avgiften. Varför inte? Så länge vi har CDM ska vi självklart se till att vi tar pengar från systemet och att de oavkortat går till anpassningsfonden. Varför motarbetar ni det förslaget?

Det är intressant när du berättar om Lena Ek, för problemet är just att Lena Ek är helt vingklippt vad gäller finansieringsfrågan. Ni har förlorat där. Det är helt uppenbart att det är Moderaterna och Anders Borg som bestämmer i frågan. Sedan kan man gå ut i debattartiklar och så vidare, men det är ett stort problem att ni inom regeringen inte kan fixa nya additionella klimatmedel. Det är det som vi hela tiden försöker driva på. Vi lägger fram konkreta förslag, till exempel att man ska kunna öronmärka intäkterna från utsläppshandeln. Nu säger du att du gärna vill göra det. Ja, men varför driver ni inte det i budgeten? Varför ser vi inte sådana förslag i budgeten?

Jag skulle vilja avsluta med att ställa en helt annan fråga. Den gäller färdplanen till 2050, som du nämnde i ditt anförande och som jag tycker är intressant. Men det är en sak som vi måste få klarhet i här, och det är vad det är för slags utsläpp som ska försvinna egentligen. Är det färdplanen för nollutsläpp till 2050, nämligen att vi inte ska ha några utsläpp alls, eller är det noll nettoutsläpp, som jag tyckte att du sade, Roger Tienfensee? För mig är det senare någonting helt annat, för då kan man tillgodoräkna sig kolsänkor som markanvändning av skog, CDM och sådana saker.

Där vill jag veta vad det enligt Centerpartiet är för vision som gäller för 2050 avseende utsläppen.

Anf. 268 ROGER TIEFENSEE (C) replik:

Fru talman! Först när det gäller finansiering är jag och Centerpartiet öppna för att hitta olika sätt att hitta kontinuerliga strömmar, så att man inte behöver sitta och diskutera varje gång i samband med budgeten, däribland att öronmärka intäkter från auktionering och att kanske skala upp CDM-avgiften. Men det viktiga är att först få ramverket för den gröna fonden på plats, just för att vi ska vara säkra på att de pengar som vi avsätter går till utsläppsminskningar.

Jens Holm för i andra sammanhang fram kritik mot CDM, om det är additionellt och om det ger effekt. Det är precis samma diskussion som vi har haft om den gröna fonden. Det är därför som det är viktigt att säkra att vi inte bara skickar pengar till något konto och sedan inte riktigt vet vad de används till.

När det sedan gäller färdplanen är det riktigt att det är netto noll för samhället totalt. Sedan finns ju samhället i olika sektorer. Jag är till exempel från Sörmland. SSAB finns i Sörmland, och jag tycker att vi fortsatt ska kunna ha en stålindustri 2050.

Det finns idéer i färdplanen för att kunna komma ned när det gäller utsläpp i stålindustrin, men kanske inte till noll. Det innebär att andra sektorer måste ha negativa klimatutsläpp.

Vi kan jobba med biologisk carbon capture and storage, till exempel. Vi kan jobba med att öka kolsänkan i skogen och få jordbruket att öka både mullhalt och kolinnehåll i marken. Det kan vi använda EU:s jordbrukspolitik till på ett positivt sätt. Netto ska vara noll, men några sektorer kan vara lite plus och andra lite minus.

Anf. 269 IRENE OSKARSSON (KD):

Fru talman! Det finns risk att jag upprepar en del av vad tidigare allianskolleger har sagt i talarstolen, men jag tycker att budgetdebatten är ett tillfälle då man får upprepa vad övriga har sagt – och kanske med en annan vinkel som gör att det blir en ny ingång i det hela.

För mig är rubriken på den här debatten Förvalterskap och helhet. Har vi inte våra barn och barnbarn för ögonen när vi tänker och agerar gör vi fel. Min uppfattning är att alliansregeringen har detta perspektiv i hela sitt budgetarbete där vi nu debatterar en liten del.

Det är dock viktigt att se helheten. Det är viktigt att se att vi arbetar utifrån det generationsmål som finns och där sista bisatsen är en av de väsentligaste bisatser jag har läst på länge, nämligen: utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Exportera inte skiten, skulle ungarna därhemma säga.

Det kräver uthållighet, långsiktighet och en budget som är tydlig med att det är just det vi gör: satsar långsiktigt. Låt mig referera till Anita Brodén's uppräknade siffror från tidigare budgetprocesser som visar på uthållighet och långsiktighet.

Flera har berört det gemensamma internationella arbete som görs. Vi hade säkert velat vara gladare när miljöministern kom hem med de två herrar som hade förmånen att följa med henne i år. Jag var med förra året. Det viktiga är dock att det nu finns ett formellt dokument att jobba vidare utifrån. Sverige har att vara pådrivande i den processen, och jag är mycket glad över den miljöminister som nu gör det jobbet. Lena Ek är

förträfflig på att få människor att se samma sak, driva processer gemensamt och lyckas med saker som kanske ingen trodde var möjliga.

Det är också väsentligt att vi satsar resurser internationellt och att det CDM-arbete som Sverige gör ska fortsätta. Vi ska kvalitetssäkra det, bli tydligare i att ställa krav, göra uppföljningar och dra lärdom av det som till dags dato inte varit så bra. För mig är det en självklarhet.

Vi har i dessa dagar också fått ett underlag för att jobba vidare med färdplan 2050. Då är vi mer på hemmaplan i Sverige. Det dokumentet, som också tar sin utgångspunkt i det arbete som denna budget handlar om, är centralt. Jag tror inte att vi kommer att göra exakt som Naturvårdsverket har skrivit, men det kommer att vara en viktig bit i det som jag hoppas på, nämligen ett nygammalt sätt att jobba. Agenda 21-arbetet behöver komma tillbaka till Sverige, medvetenheten om att vad du och jag gör gör skillnad.

Som sagts flera gånger är det viktigt med tydlighet. Snabbstartspengarna var på plats för Sveriges del. Det är viktigt att vi fortsätter driva på processen med den gröna fonden och finansiering där nu när ramverket börjar komma på plats. Men det är klart att som den smålänning jag är hade jag inte velat skicka med pengar in blanko utan att veta hur strukturen ska se ut. Det är för mig ganska självklart.

Fru talman! Mycket har sagts i kväll om den nya myndigheten HaV. Som gammal kommunpolitiker vet jag att man får skicka med både utvecklingsresurser för det gamla och nya pengar initialt för att bygga upp en struktur. Det är engångskostnader. Däremot har vi inte varit inne och rört i de befintliga resurserna för långsiktighet. Det är viktigt.

Det är också viktigt att myndigheten tar det helhetsgrepp på frågor som inte har gjorts tidigare. Det helhetsgreppet kan lända till förebild för andra områden också.

De resurser vi har ska satsas på ny teknik och utveckling och inte på att gå tillbaka till gamla system och strukturer. Jag tror nämligen att våra kommunvänner räknar hem energieffektivisering och liknande ändå. Så kloka är de, även om inte alla är smålänningar.

När det gäller forskning och utveckling är det glädjande att regeringen har öronmärkt resurser som är i linje med vad vi nu debatterar men som inte ligger inom detta ansvarsområde utan inom forskning och utbildning: att vi får en tydlighet i arbetet med hur vi driver kvotpliktsfrågan framöver och att vi jobbar vidare med ekosystemtjänsterna.

Flera av oss hade förmånen att vara med på ett seminarium om detta i går i förstakammarsalen. Det var dock något kallt där, fru talman, så vi kanske inte ska spara fullt så mycket energi. Detta seminarium gav vid handen en vilja och ett underifrånperspektiv i dessa frågor. Vi behöver också få tydliga definitioner på vad våra ekosystemtjänster är värda. Hur kan vi se på dem? Vad har vi för definition av dem? Detta arbete ser jag fram emot, och jag vill trycka på att det är viktigt också i kommande budgetprocesser.

Det finns pilotlän som jobbar för grön utveckling. Det ska bli spännande att se om de också kan bli föregångare i andra sammanhang när det gäller hur vi förvaltar våra resurser. Miljömålsberedningen ska nämligen under detta år och kommande år, i linje med den budget som föreligger, jobba fram hållbara markanvändningsdokument.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Allmän miljö- och
naturvård*

Tänk om Carl Pipers tankar i debattartikeln häromdagen kan bli verklighet och att Skåne kan fortsätta vara försöksområde även i andra sammanhang där vi skyddar och bevarar vår åkermark på ett bra sätt. Om det är av riksintresse eller inte återstår att se, men tänk om vi kunde göra det för att visa tydlighet, tilltro till vad människor förmår och att vi vill gå före. Jag och Kristdemokraterna tror på människors förmåga att göra skillnad.

Fru talman! Nu ska jag beröra ett av mina hjärteområden. Det handlar om uppföljning och utvärdering. En del tycker att det är tråkigt, men jag går i gång på det. Det här utskottet är ett föredöme i att vara uthålligt i det arbetet också, vilket gläder mig. Det gläder mig också att kunna konstatera att sådana rapporter gör skillnad.

Flera talare före mig har berört att vi måste se hur vi hanterar den biologiska mångfalden i rinnande vatten och att vi får en lagstiftning som fungerar enligt dagens krav och inte är från 1850-tal i vissa delar utan dagsaktuell.

Det vill jag påstå, fru talman, är ett exempel på att det utvärderings- och uppföljningsarbete och långsiktiga tänkande som miljö- och jordbruksutskottet står för vinner gehör på olika sätt.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 18 december.)

13 § Areella näringar, landsbygd och livsmedel

Föredrogs
miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2012/13:MJU2
Utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel (prop.
2012/13:1 delvis).

Anf. 270 JOHAN LÖFSTRAND (S):

Fru talman! Vi ska nu debattera miljö- och jordbruksutskottets betänkande nr 2, utgiftsområde 23. Detta är ett viktigt område som påverkar stora delar av vårt land och ger ett tydligt avtryck både i vår natur och i landskapsbilden.

Det svenska jordbruket och den svenska landsbygden är något vi måste värna och utveckla. Samtidigt har landsbygden stor potential. Den kan generera nya företag och nya arbetstillfällen. Svenska livsmedel skapas, och där finns rika naturvärden som vi måste förvalta. Samtidigt står vi inför tuffa utmaningar som vi måste ta tag i. Det svenska jordbruket är i dag världsledande när det gäller miljöhänsyn, men vi måste bli ännu bättre och klimatpåverkan måste minska.

Läckagen av kväve och fosfor måste bli mindre. Därför måste vi ställa om till ett mer hållbart brukande. Det ska bygga på ny kunskap. Med nya idéer kan vi uppnå det. Vi måste tillsammans rusta och utveckla det svenska jordbruket för att klara den internationella konkurrensen.

Sveriges arbetslöshet är i dag 8 procent och den fortsätter att stiga. Vi socialdemokrater vill bryta den trenden genom investeringar i innovationer och nya företag. De gröna näringarna har potential, och med en politik med fokus på jobb och tillväxt kan även landsbygden och dess företag vara med i utvecklingen av Sverige. För att klara sysselsättningen krävs det att hela Sverige lever och utvecklas.

Den svenska landsbygden behöver en övergripande och långsiktig utvecklingsstrategi. Det handlar om att våga driva fram och utveckla styrmedel för miljöanpassning och för att förbättra konkurrenskraften och stärka företaget.

Ett sådant exempel är Socialdemokraternas satsning på ett metanreduceringsstöd. Vi vill ge 20 öre per producerad kilowattimme från stallgödsel. Biogasstödet innebär att en lantbrukare kan producera biogas och återvinna energin från företagets naturgödsel och får då en ersättning för den metangasavgång som förhindrats. Vi menar att förslaget skulle vara en kraftfull åtgärd för att öka biogasproduktionen i Sverige och minska jordbrukets klimatpåverkan och övergödningen; det skulle också ge lantbruket en ökad intäkt.

Samtidigt kommer den restprodukt som blir, naturgödseln, att bli ett bra bidrag för att vi ska få ett mer hållbart brukande inom jordbruket. Genom en liten stimulans åstadkommer vi mycket. Det ger fördelar för miljön och för det svenska lantbruket. Det är bara ett exempel på hur man med små styrmedel och med politisk vilja kan uppnå stor nytta.

Fru talman! Det är några saker som måste förbättras när det gäller svensk konkurrenskraft inom jordbruks- och livsmedelssektorn. Liksom i andra branscher måste det pågå en ständig effektivisering, teknologiskt och genom olika typer av rationaliseringar.

Vi socialdemokrater menar att vi i Sverige har mycket kvar att göra på detta område och att det är viktigt att vi jobbar med produktionsutveckling och effektiviseringar så att de svenska bönderna och den svenska landsbygden är konkurrenskraftig i framtiden. Det behöver inte betyda att vi får fler större jordbruk, att färre människor arbetar inom jordbrukssektorn eller att djurbesättningarna blir större. I stället handlar det om att vi måste jobba smart. Det handlar om att investera i ny teknik. Det handlar om att flera lantbruksföretag måste samarbeta och dela på investeringskostnaderna.

Vi måste effektivisera, och vi måste vara smartare för miljöns skull och för att klara konkurrenskraften. Självklart ska en ökad effektivisering inte försämra djurskyddet. Det vore helt fel väg att gå. Det svenska mervärde som vi har genom ett starkt djurskydd är en konkurrensfördel som vi inte utnyttjar tillräckligt i dag. Den ska vi ha kvar och vara stolta över.

Forskning och innovation är viktigt för att klara framtidens utmaningar. Vi menar att forskning och utbildning på detta område är det viktigaste bidrag som samhället kan ge för att säkra och utveckla jordbrukens konkurrenskraft i framtiden. Det handlar om forskning som kan var direkt tillämpbar för att utveckla det svenska jordbruket. Vi behöver förstärka den svenska forskningen, och forskningen måste ske tillsammans med branschföreträdare i de gröna näringarna för att hitta de smarta lösningarna.

Vi ser det som väsentligt att satsa till exempel på forskning om hur vi kan utvinna fosfor ur avloppsslam, eller forskning om hur vi kan avvattna rötdad gödsel för att få ett mer attraktivt gödningsmedel.

Vi vill förstärka den statliga medfinansieringen till forskning i de gröna näringarna med mer än 100 miljoner. Vi vill samla alla forskningsinsatser under forskningsmedel i utgiftsområde 16; därför återfinns dessa förstärkningar i det utgiftsområdet.

Fru talman! Vi tror att det är viktigt att det offentliga i större utsträckning än i dag handlar hållbart och etiskt korrekt. I Sverige har vi höga ambitioner när det gäller både miljökrav och djurskydd. Det är då rimligt att detta återspeglas i den mat och de livsmedel som serveras inom det offentliga. Om vi ställer krav på ett strängt djurskydd bör även det kött som serveras i våra skolor hålla samma höga kvalitet. Det är en tuff utmaning, men det är samtidigt en viktig signal om att vi som politiska företrädare tar de lagar och de krav som vi ställer i beaktande även när vi agerar beställare.

Det svenska jordbruket är som jag tidigare sagt världsledande på många sätt, men vi kan bli ännu bättre. Målet att den ekologiska odlingen ska stå för 20 procent av arealen 2010 nådde vi inte. Enligt riksdagens utredningstjänst har antalet lantbrukare anslutna till miljöersättningen för ekologisk produktion minskat. En anledning är de förändrade miljöersättningarna för ekologisk produktion. Därför ser vi i dag en minskning.

Vi tror att den ekologiska odlingen behöver fortsatt hjälp och stöd för att växa. Det är en viktig del av det svenska jordbruket. Därför vill vi öka anslaget med 25 miljoner för att främja produktion och konsumtion av och handel med ekologiska produkter.

Fru talman! Det svenska jordbruket står inför stora utmaningar. Vi ska vara stolta över det jordbruk vi har, men vi måste våga satsa på innovationer för en stark konkurrenskraft och en bra miljö inom det svenska jordbruket.

(Applåder)

Anf. 271 KEW NORDQVIST (MP):

Fru talman! Till regeringens budgetproposition för utgiftsområde 23 har Miljöpartiet ett antal avvikelser, av vilka jag vill kommentera några.

Jag börjar med viltskadeersättningen. Ett av motiven för samhället att ge ersättning för skador på grund av rovdjur är att förbättra förutsättningarna för jordbrukare, fiskare och renägare att samexistera med de stora rovdjuren och sälarna. I regeringens budgetproposition för 2013 drar man ned på ersättningen för viltskador med 10 miljoner, en sänkning med 20 procent. Regeringen hänvisar till Rovdjursutredningen. Utredningen gör bedömningen att rennäringen är den näring som har drabbats hårdast av rovdjuren. Samtidigt konstaterar man att Sverige har förpliktelser mot samerna som urfolk och att rennäringen är av central betydelse för den samiska kulturens fortlevnad. Med viss logik nämner inte regeringen att samma rovdjursutredning föreslår kraftigt ökade anslag till ersättning för viltskador och åtgärder för att förebygga viltskador.

När man nu drar ned på ersättningarna står det i budgetpropositionen att jakt, både skyddsjakt och annan jakt, behövs ”för att hantera denna problematik”. I klartext är det rovdjuren som får plikta för regeringens minskade ambitioner på området. Regeringen har valt väg.

Miljöpartiet anser i stället att man måste ha en generös inställning till frågan om viltskadeersättning och den ska präglade samhällets handhavande. Frågan berör människor över hela landet, från Östersjöns fiskare, som får redskap förstörda av sälar, till renskötare i fjällvärlden, men även exempelvis fårägare i södra Sveriges skogsbygder. Därför föreslår vi i vår budget en höjning av anslaget till viltskadeersättningar med 20 miljoner kronor.

En generös ersättning ger möjlighet att ha en ur flera aspekter acceptabel rovdjurspolitik, samtidigt som den möjliggör för jordbrukare, fiskare och renägare att utöva sina respektive yrken

Fru talman! Jag tänkte nu göra ett kast och tala om farliga ämnen i vår omgivning, närmare bestämt om kadmium. Kadmium är en tungmetall som anrikas i jorden men även i våra kroppar. Den förekommer naturligt i varierande halter i jorden. Men det är framför allt genom luftföroreningar som kadmium tillförs jordarna. Sedan tillkommer det också genom användning av konstgödsel. Slam är en annan källa.

Nyligen kom en rapport från Kemikalieinspektionen om att höga halter kadmium i maten ökar risken för benbrott. Merkostnaden, förutom lidandet, beräknas till mer än 4 miljarder kronor årligen. Rapporten visar också att kvinnor är särskilt utsatta.

I vår föda finns mest kadmium i vegetabilier, såsom bröd och potatis. Bland animalier utmärker sig lever och njure, det vill säga kroppens reningsorgan.

Man kan fråga sig om regeringen tänker göra något konkret för att minska kadmiuminnehållet i konstgödsel. Enligt Jordbruksverkets statistik sprids varje år mer än 10 000 ton fosfor via konstgödsel på svenska åkrar. Med fosfor tillfördes till exempel för 2010–2011 ca 59 kilo kadmium den vägen. Då ska vi veta att varje milligram kadmium har betydelse.

Regeringen har därför ett odiskutabelt ansvar för att kadmiumhalten inte ska öka i vår åkerjord. Kommande generationer måste få överta en så giftfri jord som möjligt.

När vi vet att huvuddelen av kadmiumtillförseln sker via luftnedfall måste naturligtvis varje annan källa för tillförsel elimineras. Jag menar att det är dags att införa en nollvision.

En annan fråga är innehållet av kadmium i importerat foder och mat, eftersom en så stor andel av vår konsumtion odlas på åkrar utomlands. Soja innehåller relativt höga halter av kadmium, och via stallgödseln tillförs våra åkrar kadmium. Här borde ambitionen naturligtvis vara att vi odlar proteinfodret själva i vårt land och på så sätt minimerar kadmiumtillförseln.

Men hur är det med kontrollen av den importerade matens innehåll av kadmium?

Forskaren Kersti Linderholm vid SLU i Alnarp har publicerat en vetenskaplig artikel där hon hävdar att nästan inga kadmiumanalyser sker på importerad mat. Därför är den totala importen av kadmium okänd. Dessutom sprids, som jag nämnde, avloppsslam med skiftande halt av kadmium på svenska åkrar.

Jag är kanske mig inte nöjd med detta. Det borde inte regeringen heller vara.

Det är svårt att dra andra slutsatser än att förgiftningen av våra åkrar, och därmed vår mat, inte engagerar regeringen tillräckligt.

Min uppmaning blir då: Ta frågan på allvar! Ta fram en aktionsplan mot kadmium! Jag tycker inte att ni ska förgifta Matlandet Sverige med kadmium. Titta närmare på vårt förslag.

Fru talman! Varje år lägger svenskt lantbruk ut ungefär 200 000 ton industriellt framställt kväve på våra åkrar. Slår vi ut det per hektar, hamnar vi på en hektargiva på ungefär 80 kilo. Varje kilo kväve kräver i tillverkningen fossil energi i storleksordningen 1–1,5 liter olja, beroende på process. Man kan alltså säga att det läggs ut 100 liter olja på varje hektar varje år. Om vi översätter det nationellt lägger svenskt lantbruk en supertanker olja på våra åkrar, varje år.

Konstgödseln ska dessutom distribueras ut till varje enskild gård och spridas på varje hektar. Till det går det som bekant också åt olja.

Så här kan vi naturligtvis inte hålla på. Det vet vi. Den fossila energin är ändlig. Vid såväl spridning som tillverkning släpps stora mängder växthusgaser ut till atmosfären. Det gäller både koldioxid och den betydligt mer potentia växthusgasen lustgas.

Växtnäringsläckage och övergödning är två andra ord som jag vill lyfta fram när vi debatterar konstgödsel och vårt förslag att införa en skatt på konstgödsel. När det tillförs så stora mängder växtnäring vet vi att det läcker ut och så småningom når både Västerhavet och Östersjön. Observera, fru talman, att jag inte räknat in vare sig den växtnäring som sker via foderimport eller atmosfäriskt nedfall.

Ett annat växtnäringsämne i konstgödseln är fosfor. Som det nu är har vi ett linjärt tänkande med brytning av ändlig fosfor ur jordskorpan, som för övrigt är ett brott mot Det naturliga stegets systemvillkor. Via åkern hamnar den i ett förorenat rötslam, eller så småningom som sediment i någon recipient. Många menar att vi inom kort står inför peak fosfor, alltså att tillgången sinar och priset rusar.

Som jag nämnde tidigare är ett problem fosfors förorening av kadmium. Spridningen av kadmium står alltså i direkt strid med de av oss här i riksdagen fattade miljömålen.

Jag tycker att konstgödsel ska beskattas för att minska användningen, men också för att skydda miljö och klimat och även vår folkhälsa.

Vägledande har också varit, i min värld, att den som förorenar ska betala. Det hörde vi en talare nämna i en annan debatt.

I Naturvårdsverkets *Färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050* föreslås, i likhet med en motion jag har väckt, att man ska utreda pris-sättningen av utsläppsintensiva produkter. Man tänker då naturligtvis på konstgödseln.

Varför ska vi inte beskatta det som är farligt? Varför vill regeringen göra det billigare att sprida kadmium?

Ett annat skäl till att föreslå skatt på konstgödsel är att det gör övergången till ekologiskt lantbruk relativt sett lönsammare, vilket skulle kunna gynna en övergång till ekologisk produktion. På så vis skulle man snabbare nå riksdagens uppsatta mål.

Den ekologiske bonde som i sitt lantbruk drar nytta av det faktum att luften består av 80 procent kväve genom att dra nytta av kvävefixerande växter såsom klöver och ärter kan få kväveförsörjningen tryggad.

Fru talman! Vi föreslår inte att konstgödselskatten ska försvinna in i statsbudgetens svarta hål, utan den ska återgå till lantbruksnäringen för att finansiera miljöåtgärder. Skatten får då dubbel miljönytta.
(Applåder)

Anf. 272 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! Nu har ett år gått sedan vi stod här senast och debatterade budgeten för de areella näringarna och landsbygdspolitiken.

För ett år sedan kunde vi konstatera hur svensk grisnäring upplevde en akut kris med mängder av griskårdar som hade fått läggas ned. Just nu råder ytterligare en kris. Den här gången är det våra mjölkbönder som inte får ihop plus och minus utan många gånger tvingas sälja av skog eller andra tillgångar för att kunna betala den växande räkningshögen.

Det borde vara uppenbart för var och en att vi gör någonting väldigt fel i det här landet när vi år efter år importerar alltmer av vår mat och när lönsamheten att producera livsmedel i Sverige är så dålig att gård efter gård tvingas stänga igen. Detta tror jag inte beror på att våra bönder skulle vara lata, okunniga eller ovilliga att ta till sig ny teknik – snarare tvärtom. Min uppfattning är att vi har mycket kompetenta och flitiga jordbrukare i det här landet.

Fru talman! När man diskuterar jordbruk kommer man förr eller senare ofrånkomligen in på EU. En av de absolut största utgiftsposterna i EU:s budget är som bekant subventionerna till jordbruket. Sverige är ett av de länder som ger absolut mest i EU-avgift i förhållande till vad vi får tillbaka. År 2012 betalade vi 31,3 miljarder i medlemsavgift, men vi får tillbaka endast 13 miljarder i form av olika stöd och bidrag. Med andra ord går vi back på de här transaktionerna med 18,3 miljarder i år.

Om man bortser från att det svenska parlamentet knappast hade satsat de 13 miljarder vi faktiskt får tillbaka på det sätt som EU har bestämt, kan man ändå konstatera att man för 18,3 miljarder hade kunnat göra ganska mycket i den svenska statsbudgeten. I stället för att betala ut pengar för att stärka våra konkurrenters konkurrenskraft hade man bland annat kunnat se till att våra lantbrukare får en skälig ersättning för upprätthållandet av världens kanske bästa och mest ambitiösa djurvälstånd.

Som en inte helt obetydlig parentes i sammanhanget kan vi dessutom se fram emot en kraftig höjning av medlemsavgiften på kanske uppemot 10 miljarder. Vår statsminister vill som bekant undvika ”v-ordet” när han frotterar sig med sina kamrater i Bryssel. Ett annat land som riskerar kraftigt höjd medlemsavgift är Storbritannien. Vi får väl hoppas att vi kan åka snålskjuts på deras högljudda protester, då de inte är lika rädda för att använda ordet ”veto”.

Fru talman! Vad är det då vi gör för fel i Sverige när vi ser hur svenska bönder blir utkonkurrerade av europeiska dito? Mycket står naturligtvis utanför svenska beslutsfattares kontroll, då vi av någon anledning har lämnat ifrån oss huvuddelen av beslutandemakten till andra länders politiker. I Sveriges parlament har vi dock en stor politisk möjlighet kvar, och det är faktiskt att stjälpå förutsättningarna ytterligare, till exempel genom att införa miljö- eller djurskyddskrav som våra konkurrenter saknar – utan att ge skälig kompensation för detta.

Från Sverigedemokraternas sida har vi som en viktig post i vår skuggbudget avsatt pengar just till djurvälståndersättning, vilket vi ser

Prot. 2012/13:43
13 december

*Areella näringar,
landsbygd och
livsmedel*

som en rimlig åtgärd och ett stöd för att kunna upprätthålla vår höga djurvelfärd. För det ändamålet har vi allokerat 150 miljoner kronor för 2013, med avsikten att successivt höja detta anslag under mandatperioden till 350 miljoner kronor för 2016.

Fru talman! Sveriges gå-före-politik på klimatområdet, som vi pratade om när det gällde förra utgiftsområdet, kommer på sikt att få en rad allvarliga konsekvenser då denna politik långsamt kväver många svenska näringsverksamheter och tvingar produktion utomlands.

Ett direkt resultat av Sveriges bäst-i-klassen-ambitioner är att Europas kanske redan högsta dieselkostnader nu kraftigt höjs ytterligare just för våra lantbrukare. Dessa pålagor kommer för några att bli skillnaden mellan att vara eller inte vara. Sverigedemokraterna har i sin budget därför allokerat medel för att sänka hela regeringens höjning samt göra ytterligare en sänkning med 50 öre per liter dieselolja. Totalt under budgetperioden avsätter vi nästan 2 miljarder kronor för att höja återbetalningen av koldioxidskatt för jord- och skogsbruksmaskiner.

Vill man ha kvar jordbruk i det här landet, då gör man inte så som regeringen just nu gör med dieselskatten. De globala koldioxidutsläppen blir knappast lägre därför att vi tvingar den svenska produktionen ut ur landet.

Som jag sade i min inledning genomligger många av landets mjölkbönder just nu en stor lönsamhetskris. Detta beror självfallet på flera olika faktorer, men delvis kan det kopplas till överproduktion av ekologisk mjölk. Eftersom mängden ekologisk mjölk överstiger efterfrågan håller man denna mjölk i den konventionellt producerade mjölken och säljer denna till normalpris. Givetvis uppstår då en kostnad som någon måste betala. Man behöver väl knappast vara raketforskare för att kunna räkna ut vem det blir, nämligen mjölkbönderna i form av ett lägre kilopris för mjölken.

Ytterligare en sak att ta upp är hur man från regeringens sida ser på livsmedelsproduktionen i allmänhet. Det var ganska intressant hur landsbygdsminister Eskil Erlandsson under året valde att via Matlandet Sverige prisbelöna ett företag vars huvudsakliga verksamhet baseras på importerat kött.

Matlandet Sverige har enligt egen utsago en vision om bland annat att främja landsbygden, sysselsättningen och nya företag. Men också en fördubbling av livsmedelsexporten är ett uttalat mål. Med de stadgarna blir det såklart bakvänt att prisa ett importföretag. Ilskan över beslutet från svenska jordbrukare och branschorganisationer tycker jag är förståelig.

Med anledning av detta passade jag på att ställa en interpellation till ministern om riktigheten i valet av pristagare, inte minst med tanke på att de importerade lågprisprodukterna kan produceras på ett sätt som inte är möjligt inom Sverige, till exempel i fråga om djurskyddsregler och antibiotikaanvändning. Det blev en nästan komisk föreställning, där landsbygdsministern tog på sig att försvara tysk kycklingproduktion och tyska djurskyddslagstiftningar. Man skulle nästan kunna tro att landsbygdsministern ville skicka en utmärkelse även till tyskarna.

Men skrattet fastnar lite grann i halsgropen när man krasst tvingas konstatera att landsbygdsministern och regeringen i stort tycks vara ganska likgiltiga inför storleken på svensk livsmedelsproduktion. Man

säger förvisso att man vill värna jordbruket, men i praktiken tar man mer med den andra handen än vad man ger med den första. I grund och botten tycks regeringen se på livsmedel som vilken vara som helst. Den ska produceras där det kan ske billigast i världen. Jag håller inte med.

Fru talman! En liten strimma hopp kan man dock skönja, då regeringen i budgeten faktiskt har deklarerat att man ska "utreda möjligheter och hinder, dock ej primärt i form av ekonomiska stöd, för en framtida livskraftig primärproduktion".

Det finns en och annan här i riksdagen som faktiskt har velat gå längre än så och tillsätta en parlamentarisk utredning om framtidens livsmedelsförsörjning. Jag kan bara instämma. Jag tror att det skulle vara ett bra sätt att få ett helhetsgrepp om situationen. På så vis skulle man kunna belysa olika problemområden i relation till den faktiska självförsörjningsgraden.

I nuläget upplever jag att den ena handen inte riktigt vet vad den andra handen gör, då olika målsättningar står i konflikt med varandra, med en ständigt krympande råvaruframställning som följd. Här finns mycket att göra. Jag skulle önska att vi kunde komma i gång med en sådan parlamentarisk utredning så snart som möjligt.

Anf. 273 JENS HOLM (V):

Fru talman! Totalt sett anslår Vänsterpartiet 415 miljoner kronor mer än regeringen för detta utgiftsområde. Det räcker till en hel del, exempelvis till skydd av skog och bättre skötsel av skogen. Vi i Vänsterpartiet är nämligen oroad över tillståndet i våra skogar. Skog ska inte vara en virkesåker eller en plantage där råvaran till direktreklamen produceras. Skog ska vara en plats där den biologiska mångfalden är stor. Skogen ska vara ett hem för djuren. Skogen ska vara en plats för rekreation lika gärna som en plats för stillhet.

Skogsvårdsstyrelsens inventeringar brukar visa att en stor del av de svenska avverkningarna inte ens lever upp till lagens krav. Miljökvalitetsmålet Levande skogar kommer inte att nås till 2020. Ett av skälen är att stora arealer värdefull skog fortfarande avverkas i Sverige. Det är oacceptabelt. Men det går att göra något åt detta.

Vänsterpartiet ökar satsningarna på skogen i vårt budgetförslag. Vi avsätter 200 miljoner kronor extra för att skydda mer skog. Vi ser också till att det finns mer resurser för att utbilda människor i hur man bedriver ett hållbart skogsbruk. Vi avsätter därför särskilda pengar för att skogsägare ska kunna ställa om till en hyggesfri skogsskötsel.

Det är hög tid för respekt för djuren. Därför vill vi i Vänsterpartiet inrätta en djurombudsman. Ombudsmannens uppgift ska vara att verka för god etisk grund inom all verksamhet som inbegriper djur. Vi vill också utforma en handlingsplan för att minimera antalet djur i djurförsök samt inrätta ett 3R-center, alltså ett center för att ersätta, minska och förfinas djurförsök.

Vi vill också att djurtransporterna ska minimeras. Vi vill därför ha en avgift på djurtransporter, precis som föreslogs i utredningen *Kännande varelser eller okänsliga varor*, som kom för nästan tio år sedan.

Prot. 2012/13:43

13 december

*Areella näringar,
landsbygd och
livsmedel*

Det finns ett stort intresse för mat i Sverige. Många vill producera mer mat för lokalsamhället. Oftast vill man göra det på ett ekologiskt och klimatsmart sätt, men det är svårt att få det att gå runt. Alltmer mat importerar till Sverige. 25 procent av svenskarnas utsläpp kommer från det vi äter, den största delen från kött. Det är viktigt att minska utsläppen från denna sektor. Det är också viktigt att slå vakt om det stora engagemang och intresse som finns kring mat. Rätt formulerade kan matsatsningar leda till stora mervärden för jobb och företag, inte minst på landsbygden. Det kan också leda till stora minskningar av utsläppen från den här sektorn.

Vi i Vänsterpartiet har studerat regeringens kampanj "Sverige – det nya matlandet". Vi tycker att den är intressant, men vi saknar konkreta miljö- och klimatambitioner i det som regeringen gör. Det känns som att det är viktigare att arrangera matgalor och dela ut priser än att göra en gedigen satsning på mat som är god och bra för miljön. Därför föreslår vi i Vänsterpartiet här och nu den nya matsatsningen "Sverige – det hållbara matlandet".

Vi satsar 80 miljoner kronor mer än regeringen, alltså dubbelt så mycket som regeringens anslag på det här budgetområdet. Med det hållbara matlandet vill vi öka intresset för god, näringsrik och hållbar mat. Vi vill att konsumtionen och produktionen av ekologisk och vegetarisk mat ska öka med den här satsningen. Med det hållbara matlandet kommer också tusentals nya jobb att skapas.

Med "Sverige – det hållbara matlandet" kommer småproducenter på landsbygden att särskilt gynnas, exempelvis ekobönder, restauranger och vissa livsmedelsförädlare. Vegetarisk mat kommer att ha en särställning i satsningen. Den belastar klimatet och miljön mycket mindre än köttet. Vi vänder oss särskilt till offentlig sektor, exempelvis skolor, förskolor, sjukhus och äldreboenden.

Inom ramen för "Sverige – det hållbara matlandet" kommer dessa sektorer att kunna söka stöd för att skicka bespisningspersonal på utbildning om hur man lagar bättre, hälsosam och klimatsmart mat. När vi föreslår vegetariska måndagar på skolor och sjukhus ska det också finnas pengar för att utbilda personalen, och det finansierar vi med vår satsning "Sverige – det hållbara matlandet".

Vi i Vänsterpartiet vill hjälpa jordbruket att ställa om så att det blir miljövänligare. Ett av våra förslag är en skatt på handelsgödsel, så att övergödningen kan minska och utsläppen av kadmium gå ned. Alla intäkter kommer att gå tillbaka till jordbruket. På så sätt får vi dubbel nytta. Vi vill fördubbla den ekologiska produktionen genom direkta stöd till ekologisk produktion och ett helt nytt stöd med så kallade ekorådgivare, som ska kunna underlätta och stimulera nyetableringen av ekologisk produktion.

Vi höjer också anslaget till miljöförbättrande åtgärder i jordbruket med 100 miljoner kronor. Vi tillför också extra pengar till det svenska artprojektet och för att rädda folkbildningsprojektet Nationalnyckeln.

Kära åhörare! Skydd av skogen, respekt för djuren, hållbar mat och miljöomställning av jordbruket är ledorden för oss vänsterpartister på detta utgiftsområde.

(Applåder)

Vi kan inte separera de övriga politikdelarna från miljö- och jordbruksutskottets verksamhet, för då blir det här en väldigt märklig debatt. Låt mig därför bara påpeka att detta är den sjunde raka budgeten från en enad allians. Mot detta står fyra splittrade oppositionspartier.

Sedan 2006 har bnp i Sverige vuxit fem gånger mer än genomsnittet för eurozonen. Hade vi haft samma tillväxt som eurozonen hade vi haft 100 miljarder mindre till välfärd. Sverige är alltså bland de bästa i EU.

Alliansen har gjort det billigare att anställa unga och äldre. Vi har infört RUT och ROT. Vi har skapat regelförenklingar och sänkt restaurangmomsen. Det var över en miljon människor som stod utan jobb eller arbetade mindre än de ville 2006. Utanförskapet har minskat med 227 000, och sysselsättningen har ökat med 213 000. Andelen långtidsarbetslösa andra kvartalet i år är det lägsta i hela EU.

Allt detta har gjorts med historiskt stora skattesänkningar som har givit våra medborgare ett ökat utrymme och en ökad valfrihet. Det har också skapat en ekonomi som beundras i omvärlden. Det innebär att vi kan satsa när andra sparar.

Låt mig nu gå in på det specifika område vi debatterar i kväll. Jordbruk är grunden för livsmedel och maten på bordet. Vi är medvetna om att konkurrenssituationen ser allvarlig ut för svenska bönder. Därför tillsätter vi nu en utredning för att utröna vad det beror på och vad vi kan göra för att förändra detta.

Vi ökar också bekämpningen av smittsamma sjukdomar som en följd av den ökade rörligheten, inte minst på djursidan. Vi försöker förbättra de administrativa systemen för Jordbruksverket, så att bönderna får en snabbare och effektivare hantering.

Vi öppnar också för integration inom de areella näringarna, som vi tycker är viktigt. Många av våra nysvenskar har en agrar bakgrund, och därför finns det skäl att se till att de också kan komma in.

När det gäller den gemensamma jordbrukspolitiken på Europainivå är det väldigt viktigt att våra produktionsjordbruk ges så bra konkurrensförmånsåtgärder som möjligt och en minskad regelbörda, och att de också får en likvärdig konkurrensmöjlighet.

Fru talman! Skogen är väldigt välbefinnande och ger ungefär 100 000 arbetstillfällen. Den är också världens lunga. Den ger energi, byggmaterial, kläder, böcker, tidningar, hygienprodukter och dessutom ro i själen. Därför har vi också satsat på Skogsriket, som ska skapa fler jobb på landsbygden.

Det är intressant att notera att Vänstern nämnde mycket om skogen men inget om att man ska använda skogen för att producera skog, vilket också visar var Vänsterpartiet står i den frågan.

Fisk är ett centralt livsmedel för oss. Därför är det viktigt att tidigare hårt överfiskade bestånd nu utvecklas på rätt väg. Vi har mycket kvar, men vi är på rätt väg. Sverige har varit och är en stark röst för fisken i EU, speciellt sedan alliansregeringen tillträdde.

Vi arbetar mycket hårt för att minska utkastet, och därför ökar vi också fiskekontrollen, vilket är viktigt.

Landsbygden är grunden för de areella näringarna. Där är basservicen viktig. Det är därför som vi också satsar på bredbandsutbyggnad med

600 miljoner kronor. Vi har hört om infrastrukturpropositionen i dag, som också har stark betydelse för de areella näringarna.

På livsmedelssidan fortsätter satsningen på Matlandet Sverige. Nu är inriktningen att försöka minska matsvinnet. Det är alltför många miljar- der som bara slängs utan att komma till någon nytta. Vi ska notera att 62 procent av matsvinnet är knutet till hushållen. Det är stor anledning för många att tänka efter.

Fru talman! Jag ska då gå över till rovdjursförvaltningen. Den är alltmer angelägen med hänsyn till de ökande rovdjursstammarna, som vi har i Sverige. Därför ökar vi nu stödet till länsstyrelserna för att de ska kunna hjälpa människor vid rovdjursangrepp. Alliansen har pekat ut att inriktningen ska vara att försöka nå den lägre nivå som Naturvårdsverket har pekat ut, nämligen 180 vargar.

Nu påstår jag att Sverige har uppfyllt de krav som kommissionen har ställt. Därför är det min absoluta uppfattning att kommissionen måste släppa det här överträdelseärendet, om man inte har andra bakomlig- gande orsaker som inte jag kan se.

Jag utgår från att det nu blir en strikt urvalsbaserad och genetikför- stärkande jakt på vargarna 2013.

Sedan gäller det oppositionens förslag på det här området, fru talman. Jag kan konstatera att det är en budgetbeloppsmässig överensstämmelse till 96,9 procent med det oppositionsparti som ligger längst från rege- ringen. Så pass mycket i pengar är vi överens om. Och det är Miljöpartiet som ligger längst från regeringen.

Det saknas en samlad opposition, som vi har sett. Det finns inte ett enda belopp i detta budgetområde som är gemensamt för oppositionspar- tierna.

Jag kan då titta på de andra förslag som finns inom det totala området som påverkar just de areella näringarna och landsbygden. Jag kan bara nämna att det är höjd bolagsskatt. Det är lastbilsskatt, fördubblad restau- rangmoms, fördubblade socialavgifter för unga, höjd inkomstskatt och minskat ROT- och RUT-avdrag. Sammantaget ger detta en lägre tillväxt av bnp.

Socialdemokraternas förslag ger en minskad bnp-tillväxt med 0,9 procent. För Miljöpartiet är det 1,0 och för Vänstern är det 2,8.

Detta ska vi notera, för det tar pengar från de möjligheter som de här företagen kan skapa. Areella näringar är nämligen företagare och företag. Och allt som jag har räknat upp slår mot företagandet och också direkt mot landsbygden.

Lägger man ihop oppositionspartiernas olika förslag påstår jag att det är ett veritabelt dråpslag för landsbygden.

Fru talman! Mot detta värjer vi oss å det bestämdaste.
(Applåder)

Anf. 275 ANITA BRODÉN (FP):

Fru talman! Ett dynamiskt och konkurrenskraftigt näringsliv, en nyckelroll i Sveriges energiproduktion, hög etik, omtanke och ansvarsta- gande samt ett bidrag till en global hållbar utveckling – det är kortfattat de mål som regeringen har satt upp för utgiftsområde 23.

Folkpartiet menar att en framgångsrik företagare- och utbildningspoli- tik är en förutsättning för att man ska nå dessa mål. Därför har det varit

viktigt att medverka till ett förenklingsarbete, lägre skatter men också införandet av entreprenörsutbildning, lärlings- och yrkesutbildningar och förändringar av exempelvis 3:12-reglerna.

Men det handlar också om det gemensamma EU-arbetet för att uppnå den gemensamma fiskeri- och jordbruksreformen.

Jag har ett antal gånger, fru talman, tagit upp Miljömålsberedningens arbete. Det nuvarande uppdraget handlar om att föreslå etappmål – det betyder vägar till en samhällsomvandling och vad som krävs – för att uppnå en hållbar mark- och vattenpolitik.

Att skogen hamnat i fokus är därför inte konstigt. Det finns frågor som vi nu behöver lösa tillsammans i Miljömålsberedningen. Det handlar om skyddsområden, hur mycket det ska vara, vad som kommer att krävas, hur lagen ska kunna förtydligas och hur en uthållig produktion ska ske.

Folkpartiet anser att det krävs en bättre balans mellan miljö och produktion. Många familjeskogsbrukares insatser sedan generationer tillbaka har haft stor betydelse för den biologiska mångfald som vi i dag har. Men dialogen mellan brukare och myndigheter måste förbättras.

Att skogen ur många perspektiv är oerhört värdefull råder det ingen tvekan om. Den ger en stor intäkt till statens finanser. Den ger en mängd arbetstillfällen. Den ger plats för 70 procent av den biologiska mångfalden. Den är en kolsänka och syresättare. Den ger njutning. Den är ett skafferier. Och den är en plats för rekreation.

Därför är det angeläget att vi inför en framtida markanvändning och uppfyllandet av Nagoyaprotokollet verkligen hamnar rätt.

Folkpartiet var oerhört tillfreds när överenskommelsen med Sveaskog gjordes – den har redan varit uppe i debatten. Vi använder nu delar av innehavet som utbytesskog vid reservatsbildningar. Detta är, fru talman, ett oerhört smart grepp där vi kombinerar ekonomisk, ekologisk och social effektivitet.

Regeringens förstärkning av skyddsinsatser är förstås oerhört värdefull. Det gäller också de medel som i forskningspropositionen gavs den skogliga delen med särskilt forskningsuppdrag på bioenergi.

Fru talman! Det är mycket intressant i årets budgetbehandling att det inte har väckts några motioner från oppositionen rörande återinförande av djurskyddsmyndigheten. Jag tolkar det som att Jordbruksverkets målmedvetna arbete för att främja en god djurhälsa verkligen har vunnit respekt och att det har varit framgångsrikt. Man har bland annat inrättat ett djurskyddsråd och tillsammans med länsstyrelsen genomfört särskilda insatser för att uppnå en effektiv och likvärdig djurskyddskontroll.

Den av oppositionen hårt kritiserade överflyttningen av djurskyddskontrollerna från kommunerna till länsstyrelserna har också visat sig vara framgångsrik, trots vissa inkörningsproblem. Det ska villigt erkännas.

Statskontoret har konstaterat att djurskyddskontrollerna har utvecklats och nu håller en högre kvalitet än innan förändringarna av kontrollansvaret gjordes.

Riskvärderingarna har utvecklats.

Djurskydd, som har tagits upp i dagens debatt, har under en längre tid varit en prioriterad fråga som Sverige drivit såväl nationellt som inom EU.

Prot. 2012/13:43

13 december

*Areella näringar,
landsbygd och
livsmedel*

I dagarna klubbas ett djurtransportdirektiv, om max 8 timmar, i Bryssel. Det direktivet har för övrigt folkpartisten Marit Paulsen varit rapportör för.

Jag skulle vilja säga något till Jens Holm. Kompetenscentrum för 3R togs upp. En utredare har föreslagit detta, och nu bereds frågan i Regeringskansliet. Vi bör få tillfälle att återkomma till detta.

Sedan gäller det husdjursgenetiska resurser. Nu ser jag att Helena Leander inte är här, men jag vill ändå informera om att Sverige har utarbetat en handlingsplan för en långsiktigt uthållig förvaltning av svenska husdjursgenetiska resurser under perioden 2010–2020. Det ska användas i det praktiska arbetet men också som underlag för forskningsinsatser. Här beskrivs också de medel som kan komma att behövas såväl ekonomiskt som kompetensmässigt.

Det är angeläget att försök, utveckling och insatser görs för att minska växtnärläcksaget, fru talman. Det handlar om minskad ammoniakavgång, säkrare och minskad användning av växtskyddsmedel, bevarande av den biologiska mångfalden liksom kulturvärden, klimat och energiinsatser.

Det arbete som bland annat bedrivs inom Odling i Balans visar hur ett konventionellt brukande kan ske på ett hållbart sätt. Men också ekologisk odling har stor betydelse som en spjutspets och för att tillmötesgå människors efterfrågan.

Regeringens satsningar på ekologisk produktion omfattar i dag 500 miljoner för miljöersättningar och 125 miljoner för kompetensutveckling. Dessutom ligger under SLU:s forskningsanslag 7 miljoner kronor. Matlandet Sverige får 6 miljoner och Ekologiskt Forum 550 000 kronor. Formas får 12 miljoner, varav 500 000 går till biodynamiska forskningsinsatser.

Detta, fru talman, var en liten exposé över insatser – ett dynamiskt och konkurrenskraftigt näringsliv, en nyckelroll i Sveriges energiproduktion, hög etik, omtanke och ansvarstagande samt ett bidrag till global utveckling. De mål som jag inledningsvis läste upp får också avsluta det här inlägget då de insatser jag beskrivit bidrar till att uppfylla dessa mål.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och önskar god jul till alla som sitter i kammaren och till dem som sedan läser protokollet.
(Applåder)

Anf. 276 ROGER TIEFENSEE (C):

Fru talman! Ledamöter! Protokollsläsare! Vi debatterar utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel. Redan av namnet framgår att det är ett brett område. Ändå omfattar det inte allt som har betydelse för just areella näringars, landsbygdens och livsmedelsproduktionens utveckling. Låt oss ta infrastrukturens betydelse för en levande landsbygd. Möjligheten att transportera personer och varor över hela vårt land är helt avgörande för livskraft i hela landet. Det måste göras på ett hållbart och klimatsmart sätt.

När det gäller möjligheten till digitala kommunikationer även på landsbygden är jag som centerpartist glad och stolt över den satsning som görs på bredband till byn, vilket regeringen gör i denna budget. 600 miljoner extra anslås till bredband för 2013–2014, varav 120 miljoner är medfinansiering via PTS och resten fördelas via landsbygdsprogrammet,

som hanteras av det här utskottet. Snabba och tillförlitliga datakommunikationer är viktigt för människor och företag på landsbygden. Det är viktigt för att man ska kunna jobba på distans. Det blir klimatsmart och bidrar till färre transporter.

Fru talman! Hela samhället och inte minst de areella näringarna står inför stora utmaningar. Vi har en växande befolkning i världen. År 2050 prognostiseras befolkningen uppgå till 9 miljarder. Det innebär att vi får större efterfrågan på såväl livsmedel som råvaror. De gröna näringarna har uppdraget att producera livsmedel, drivmedel och råvaror som är biobaserade. Därmed blir ett av de viktigaste förslagen i budgeten en utredning om de gröna näringarnas konkurrenskraft, hinder och möjligheter för en framtida livskraftig primärproduktion.

Det har under lång tid talats om och funnits önskemål om en livsmedelsstrategi. Nu får vi en utredning om det. Jag skulle gärna se att vi hade en parlamentarisk referensgrupp eller något liknande för att kunna koppla det framtida utredningsarbetet till riksdagen. Man kunde gärna ha en konkurrenskraftsutredning och då sätta in livsmedelproduktionen i dess samhälleliga perspektiv. Som jag sade ökar världens befolkning. Livsmedelsproduktionen behöver öka. Vi är långt ifrån självförsörjande på livsmedel i Sverige. Vi ska förstås vara en del av en öppen ekonomi, men vi är sårbara om vi i stor utsträckning är beroende av import i en värld som går mot en ökande befolkning och en ökande efterfrågan på livsmedel.

Vi behöver göra livsmedelsproduktionen fossiloberoende som en del i visionen att vi 2050 ska vara nettoneutrala när det gäller utsläpp av växthusgaser. Vi behöver öka livsmedelproduktionen utan att det sker på bekostnad av de mark- och vattensystem som produktionen är beroende av. Därför är det intressant att se vad som redan har gjorts. Det finns olika initiativ som Greppa Näringen och annat som gjorts och görs på frivillig väg och med rådgivning av både staten och egna organisationer inom de gröna näringarna. De har betytt oerhört mycket. Vi har nu näringsläckage som ligger på 1950-talsnivå. Problemet är att det inte minst i Östersjön finns en mycket hög bakgrundsbelastning, alltså de gamla synderna, vilket bidrar till att vi under varma somrar fortfarande har algblomning och annat.

Icke desto mindre behöver vi sluta kretsloppen av näringsämnen eftersom det handlar om behovet av fossila bränslen. Förhoppningsvis kan vi gå över till att använda biodrivmedel för att binda luftens kväve, men fosfor är en ändlig resurs. Det har talats om peak oil. Lika relevant är att tala om peak fosfor.

I det perspektivet, fru talman, blir det höjda anslaget till Livsmedelsverket för att minska matsvinnet inte bara en fråga om att minska matsvinnet utan lika mycket en fråga om att sluta kretsloppen. Det handlar inte bara om att få ökad klimatnytta i livsmedelskedjan. Sluter man kretsloppen, får man fokus på matsvinnet till exempel genom att sortera ut matavfall, blir det tydligt för hushållen att man kanske hanterar maten på ett felaktigt sätt. Man minskar matsvinnet, och vi kan göra både biogas och biogödsel av det matavfall som ändå uppstår.

Prot. 2012/13:43
13 december

*Areella näringar,
landsbygd och
livsmedel*

På samma sätt ger det ökade anslaget på 280 miljoner för biogasproduktion, innovativ biogasproduktion, som regeringen har i sin budget, möjlighet att både sluta kretsloppen och skapa förnybara drivmedel. Samtidigt skapar det nya affärsmöjligheter för de gröna näringarna.

Fru talman! Vi har en oroväckande trend att svensk livsmedelsproduktion minskar. Det beror till stor del på minskande lönsamhet. Här har tidigare nämnts att det förra året var mycket fokus på grisnäringen. Nu gäller det mjölknäringen. Mjölkbönderna har en svår situation. Vi behöver därför vända trenden och använda de resurser som står oss till buds. Jag ser utredningen om hinder och möjligheter för primärproduktionen som ett sådant verktyg som är väldigt, väldigt viktigt att använda.

Ett annat verktyg är EU:s gemensamma jordbrukspolitik. Vi går nu in i en ny budgetperiod, och vi vet att vi kommer att få en reformering. Då är det viktigt att den formas så att det blir enklare regler och likvärdiga konkurrensvillkor samt att vi gynnar aktiva brukare. Passivt brukande gynnar inte vare sig livsmedelsproduktionen eller livskraftiga företag. Därutöver behöver vi kunna ge ersättning för miljönyttor som marknaden inte betalar för. Det tror jag är ett av de viktigaste argumenten för medborgare. Om man som lantbrukare vet att man binder kol i marken eller skapar biologisk mångfald men inte får betalt för det via marknaden då är det relevant och riktigt att man kan få betalt via EU:s miljöstödsprogram.

En annan viktig sak är att skapa förutsättningar för att den offentliga upphandlingen ska kunna ställa miljö- och djurskyddskrav, vilket också kan bidra till svensk livsmedelsproduktion. Där ser vi tydligt att de pengar som regeringen avsatt till Miljöstyrningsrådet nu börjar ge effekt i så måtto att kommuner kan ställa kloka, icke-diskriminerande miljö- och djurskyddskrav och på det sättet både få bättre kvalitet och gynna svensk produktion. Man får inte säga att det ska vara svenska regler, men man kan ställa kraven på ett sådant icke-diskriminerande sätt att det ändå blir utfallet. Här är det viktigt att understryka att den offentliga maten är ett av de prioriterade områdena i Matlandet Sverige. Det har vi stött, och fortsätter att stödja, inte minst genom att ge resurser till Miljöstyrningsrådet.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Avslutningsvis vill jag önska talmannen och kammarens ledamöter god jul och gott nytt år.

(Applåder)

Anf. 277 IRENE OSKARSSON (KD):

Fru talman! Vi rusar igenom betänkandena i kväll. Jag vill uppehålla mig vid ett par punkter.

Värden för världen, det är inte så enkelt att säga. Ett I kan göra stor skillnad. Det är så att man får ta av sig och putsa glasögonen för att se skillnaden. Det kan vara en bra beskrivning på att det faktiskt är så att vi måste se att vi gör skillnad. Svensk landsbygd och svenskt jordbruk gör skillnad, som förebild och som föregångare med oerhörd kompetens och hög kunskapsnivå, med en hållbar produktion och en samverkan på olika sätt.

Det är oerhört glädjande att se att den budget som nu ligger som förslag tar fasta på detta. Vi har tidigare från sverigedemokratiskt håll hört om en syn på den gemensamma EU-politiken som jag blir smått chocke-

rad över. Jag tror att det är oerhört viktigt att vi jobbar i ett större perspektiv med de här frågorna. Det är viktigt att Sverige driver på att villkor för produktion ska vara likartade, åtminstone i Europa, för att vi ska kunna vara med på lika villkor.

Vi har dock med rätta ställt krav på djurskydd här hemma till exempel. Det ska vi fortsätta att göra, men vi ska också se till att höja nivån internationellt. Vi ska se till att fortsätta på det goda spår som vi har följt när det gäller att få djurtransporter att förändras.

Jag förstår inte oppositionens borttagande av det som är ett stöd för att bedriva småskalig slakt. Det här är en av de få noll-komma-någonting eller vad det nu är som skiljer i våra budgetförslag. Det är faktiskt en linje i ett djurskyddsarbete att se till att kunna ha små slakterier som är nära djurproducenternas gårdar, där det här kan ske på ett bra sätt. Jag förstår inte riktigt att man plockar bort den delen när näringen själv säger att det här är någonting som man är glad åt, och man är positiv till att det också kan bedrivas i småskalig verksamhet.

Fru talman! Lite rapsodiskt, men det är någonting som det är centralt att vi jobbar med, vill jag beröra matsvinnet. Vi slänger någonstans mellan 45 och 60 kilo om året per person i det här landet. Det är inte klokt. Det är saker som kan användas. Här behöver vi fortsätta med tydliga mål.

Miljömålsberedningen har lagt fram förslag. Regeringen har antagit några av dem som sina. Jag tror att vi ska fortsätta med den inriktningen och med att bli tydliga med att det här ska ned. Matsvinnet ska minska. Det är inte bara så att det svinn som görs ska användas på ett bra sätt. Som jag har sagt förut någon gång, fru talman, ska vi lära oss använda näsan och ögonen igen, det vill säga putsa glasögonen så att vi ser vad det är som går att bruka ett tag till.

Roger Tiefensee var inne på ett område som också är viktigt, nämligen att se att vi i den gemensamma jordbrukspolitiken har satsat resurser på att göra miljöinvesteringar, miljöinsatser. Där är lantbrukarna i Sverige de företagare som möjliggör ett gott ansvarstagande när det gäller miljöarbetet. Det är oerhört centralt att vi fortsätter på det inslagna spåret.

Det är oerhört viktigt att vi också ser att det finns andra områden som tangerar detta. Många har kommit fram i den budgetdebatt som var före vår, men inte så många har berört det som jag tror är minst lika väsentligt för landsbygdens företagare – jordbrukare eller inte – och det är bredbandssatser. Det är oerhört glädjande att se att de resurser som föreligger med budgeten för året ger ytterligare investeringsmöjligheter som kan växlas upp med resurser från EU och på andra sätt, inte minst med eget ideellt arbete från landsbygdens boende som är vana att göra saker själva och som har fått vara vana att klara sig själva. I det här arbetet visar de återigen på den energi och kreativitet som finns.

Nästa steg som behöver tas är att vi blir tydliga i hur de här näten framgent ska skötas, underhållas och driftas så att vi ger stöd till de projekt som finns för att ge föreningarna ett gemensamt nationellt agerande för att det ska vara hållbart ur ett framtidsperspektiv.

Fru talman! Det finns ett område som jag med glädje leder i utskottet. Det sade jag vid förra debatten. Jag säger det med ännu mer glädje nu, nämligen uppföljning och utvärdering. Vi har tillsammans med näringsutskottet gjort en uppföljning av två delar av landsbygdsprogrammet. Vi

tyckte gemensamt i utskotten att den uppföljning på tusen sidor som gjordes utifrån halvtidsvärderingen inte räckte, som någon sade. Nej, den gjorde nog inte riktigt det, därför att vi ser att det finns andra parametrar som också är viktiga. Att stärka självkänsla och självförtroende kan ge mycket mer ringar på vattnet än man tror, liksom att titta på vad det är som är viktigt för företagare, för mikroföretag som vi säger. Det mikroföretaget kanske är embryot till ett nytt Ikea, vem vet. Därför är det oerhört centralt att titta på detta och oerhört glädjande att denna rapport har kommit till. Utskotten ska gemensamt fortsätta lite grann in på det nya året med en uppföljning på detta. Jag rekommenderar den rapporten som god och nyttig helgläsning.

Med det, fru talman, vill jag önska alla en god jul och ett gott nytt år. Och som sagt rapporten om landsbygdens frågor kan ligga på nattduksbordet under julhelgen.

(Applåder)

(forts. prot. 45)

14 § Beslut om uppskjuten ärendehandling

Kammaren beslutade på förslag av förste vice talmannen att ärendehandlingen skulle fortsätta vid arbetsplenum *måndagen den 17 december*.

15 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Motioner

med anledning av prop. 2012/13:36 Snabbare betalningar

2012/13:C1 av Carina Herrstedt (SD)

2012/13:C2 av Veronica Palm m.fl. (S)

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

2012/13:AU2 Utgiftsområde 14 Arbetsmarknad och arbetsliv

Justitieutskottets betänkande

2012/13:JuU1 Utgiftsområde 4 Rättsväsendet

Utbildningsutskottets betänkande

2012/13:UbU2 Utgiftsområde 15 Studiestöd

Civilutskottets betänkande

2012/13:CU3 Privatuthyrning av bostäder

Anmälades att följande interpellation framställdes

den 13 december

2012/13:180 Klimatvision till 2050

av *Jens Holm* (V)

till miljöminister *Lena Ek* (C)

Interpellationen redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 18 december.

17 § Anmälan om skriftligt svar på fråga

Anmälades att skriftligt svar på följande fråga inkommit

den 13 december

2012/13:181 Bistånd och sexhandel

av *Amineh Kakabaveh* (V)

till statsrådet *Gunilla Carlsson* (M)

Svaret redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 18 december.

18 § Kammaren åtskildes kl. 22.57.

Förhandlingarna leddes

av förste vice talmannen från sammanträdets början till och med 5 § anf. 39 (delvis),

av talmannen därefter till och med 6 § anf. 70 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med 7 §,

av talmannen därefter till och med 11 § anf. 178 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med 11 § anf. 212 (delvis),

av talmannen därefter till och med 12 § anf. 253 (delvis) och

av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

MADELEINE GABRIELSON HOLST

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Meddelande om skriftliga frågor och svar under juluppehållet.....	1
3 § Meddelande om information från regeringen.....	1
4 § Hänvisning av ärenden till utskott	1
5 § Kommunikationer	2
Trafikutskottets betänkande 2012/13:TU1	2
Anf. 1 ANDERS YGEMAN (S)	2
Anf. 2 STINA BERGSTRÖM (MP)	4
Anf. 3 TONY WIKLANDER (SD).....	6
Anf. 4 ANDERS YGEMAN (S) replik	7
Anf. 5 TONY WIKLANDER (SD) replik	8
Anf. 6 ANDERS YGEMAN (S) replik	8
Anf. 7 TONY WIKLANDER (SD) replik	8
Anf. 8 SIV HOLMA (V)	8
Anf. 9 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M)	11
Anf. 10 ANDERS YGEMAN (S) replik	13
Anf. 11 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....	14
Anf. 12 ANDERS YGEMAN (S) replik	14
Anf. 13 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....	15
Anf. 14 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	15
Anf. 15 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....	15
Anf. 16 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	16
Anf. 17 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....	16
Anf. 18 SIV HOLMA (V) replik.....	17
Anf. 19 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....	17
Anf. 20 SIV HOLMA (V) replik.....	17
Anf. 21 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....	18
Anf. 22 LARS TYSKLIND (FP)	18
Anf. 23 ANDERS YGEMAN (S) replik	21
Anf. 24 LARS TYSKLIND (FP) replik	22
Anf. 25 ANDERS YGEMAN (S) replik	22
Anf. 26 LARS TYSKLIND (FP) replik	22
Anf. 27 SIV HOLMA (V) replik.....	22
Anf. 28 LARS TYSKLIND (FP) replik	23
Anf. 29 SIV HOLMA (V) replik.....	23
Anf. 30 LARS TYSKLIND (FP) replik	23
Anf. 31 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	24
Anf. 32 LARS TYSKLIND (FP) replik	24
Anf. 33 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	25
Anf. 34 LARS TYSKLIND (FP) replik	25
Anf. 35 ANDERS ÅKESSON (C)	25
Anf. 36 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	28
Anf. 37 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	28
Anf. 38 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	29

Anf. 39	ANDERS ÅKESSON (C) replik	29
Anf. 40	ANDERS YGEMAN (S) replik	29
Anf. 41	ANDERS ÅKESSON (C) replik	30
Anf. 42	ANDERS YGEMAN (S) replik	30
Anf. 43	ANDERS ÅKESSON (C) replik	31
Anf. 44	SIV HOLMA (V) replik	31
Anf. 45	ANDERS ÅKESSON (C) replik	31
Anf. 46	SIV HOLMA (V) replik	32
Anf. 47	ANDERS ÅKESSON (C) replik	32
Anf. 48	ANNELIE ENOCHSON (KD)	33
Anf. 49	STINA BERGSTRÖM (MP) replik	35
Anf. 50	ANNELIE ENOCHSON (KD) replik	36
Anf. 51	STINA BERGSTRÖM (MP) replik	36
Anf. 52	ANNELIE ENOCHSON (KD) replik	36
Anf. 53	MONICA GREEN (S)	37
Anf. 54	ANNIKA LILLEMETS (MP)	38
Anf. 55	GÖRAN LINDELL (C)	40
Anf. 56	MONICA GREEN (S) replik	42
Anf. 57	GÖRAN LINDELL (C) replik	43
Anf. 58	MONICA GREEN (S) replik	43
Anf. 59	GÖRAN LINDELL (C) replik	44
Anf. 60	ANNIKA LILLEMETS (MP) replik	44
Anf. 61	GÖRAN LINDELL (C) replik	45
Anf. 62	ANNIKA LILLEMETS (MP) replik	45
Anf. 63	GÖRAN LINDELL (C) replik	46
	(Beslut fattades under 10 §.)	46
6 §	Transportsystemets inriktning	46
	Trafikutskottets betänkande 2012/13:TU2	46
Anf. 64	ANDERS YGEMAN (S)	46
Anf. 65	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M)	51
Anf. 66	ANDERS YGEMAN (S) replik	54
Anf. 67	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik	55
Anf. 68	ANDERS YGEMAN (S) replik	55
Anf. 69	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik	56
Anf. 70	STINA BERGSTRÖM (MP)	56
Anf. 71	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik	59
Anf. 72	STINA BERGSTRÖM (MP) replik	59
Anf. 73	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik	60
Anf. 74	STINA BERGSTRÖM (MP) replik	60
Anf. 75	LARS TYSKLIND (FP)	61
Anf. 76	ANDERS YGEMAN (S) replik	64
Anf. 77	LARS TYSKLIND (FP) replik	65
Anf. 78	ANDERS YGEMAN (S) replik	65
Anf. 79	LARS TYSKLIND (FP) replik	66
Anf. 80	ANDERS ÅKESSON (C)	66
Anf. 81	ANDERS YGEMAN (S) replik	69
Anf. 82	ANDERS ÅKESSON (C) replik	69
Anf. 83	ANDERS YGEMAN (S) replik	70
Anf. 84	ANDERS ÅKESSON (C) replik	70

Anf. 85 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	71
Anf. 86 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	71
Anf. 87 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	72
Anf. 88 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	72
(forts. 8 §).....	72
Ajournering.....	72
Återupptagna förhandlingar	73
7 § Frågestund	73
Anf. 89 FÖRSTE VICE TALMANNEN	73
<i>Medel till åtgärder mot arbetslöshet</i>	<i>73</i>
Anf. 90 JENNIE NILSSON (S)	73
Anf. 91 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C).....	73
Anf. 92 JENNIE NILSSON (S)	73
Anf. 93 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C).....	74
<i>Tandvård för äldre</i>	<i>74</i>
Anf. 94 GUSTAV NILSSON (M)	74
Anf. 95 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	74
Anf. 96 GUSTAV NILSSON (M)	75
Anf. 97 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	75
<i>Löneskillnader mellan män och kvinnor</i>	<i>75</i>
Anf. 98 GUNVOR G ERICSON (MP)	75
Anf. 99 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP)	76
Anf. 100 GUNVOR G ERICSON (MP)	76
Anf. 101 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP)	76
<i>Svensk vapenexport</i>	<i>76</i>
Anf. 102 ROGER HADDAD (FP).....	76
Anf. 103 Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	77
Anf. 104 ROGER HADDAD (FP).....	77
Anf. 105 Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	77
<i>Arbetsmarknadsinsatser i Värmland</i>	<i>77</i>
Anf. 106 BERIT HÖGMAN (S)	77
Anf. 107 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C).....	78
Anf. 108 BERIT HÖGMAN (S)	78
Anf. 109 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C).....	78
<i>Översvämningsmygg som folkhälsoproblem</i>	<i>79</i>
Anf. 110 SOLVEIG ZANDER (C)	79
Anf. 111 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	79
<i>Missbruk av arbetstillstånd</i>	<i>79</i>
Anf. 112 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD)	79
Anf. 113 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C).....	80
Anf. 114 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD)	80
Anf. 115 Näringsminister ANNIE LÖÖF (C).....	80
<i>Äldreomsorgen och anhörigas insatser</i>	<i>81</i>
Anf. 116 EVA OLOFSSON (V)	81
Anf. 117 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	81
Anf. 118 EVA OLOFSSON (V)	81
Anf. 119 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	82
<i>Kvinnors roll i fredsbevarande arbete.....</i>	<i>82</i>

Anf. 120	DÉSIRÉE PETHRUS (KD)	82
Anf. 121	Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP)	82
Anf. 122	DÉSIRÉE PETHRUS (KD)	83
Anf. 123	Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP)	83
<i>Frihandel</i>		83
Anf. 124	ULRIK NILSSON (M)	83
Anf. 125	Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	83
Anf. 126	ULRIK NILSSON (M)	84
Anf. 127	Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	84
<i>Kulturarvskyftet</i>		84
Anf. 128	AGNETA GILLE (S)	84
Anf. 129	Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON	
	LILJEROTH (M)	85
Anf. 130	AGNETA GILLE (S)	85
Anf. 131	Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON	
	LILJEROTH (M)	85
<i>Kontrollen av svensk vapenexport</i>		86
Anf. 132	PETER RÅDBERG (MP)	86
Anf. 133	Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	86
Anf. 134	PETER RÅDBERG (MP)	86
Anf. 135	Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	87
<i>Arbetslöshetsförsäkringen</i>		87
Anf. 136	PETER PERSSON (S)	87
Anf. 137	Näringsminister ANNIE LÖÖF (C)	87
Anf. 138	PETER PERSSON (S)	87
Anf. 139	Näringsminister ANNIE LÖÖF (C)	88
<i>Läsandet</i>		88
Anf. 140	BENGT BERG (V)	88
Anf. 141	Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON	
	LILJEROTH (M)	88
Anf. 142	BENGT BERG (V)	89
Anf. 143	Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON	
	LILJEROTH (M)	89
<i>Den svenska exporten</i>		89
Anf. 144	SVEN-ERIK BUCHT (S)	89
Anf. 145	Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	89
Anf. 146	SVEN-ERIK BUCHT (S)	90
Anf. 147	Statsrådet EWA BJÖRLING (M)	90
<i>Sportsändningar på tv</i>		90
Anf. 148	GUNILLA CARLSSON i Hisings Backa (S)	90
Anf. 149	Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON	
	LILJEROTH (M)	91
Anf. 150	FÖRSTE VICE TALMANNEN	91
8 § (forts. från 6 §) Transportsystemets inriktning (forts. TU2).....		91
Anf. 151	TONY WIKLANDER (SD)	91
Anf. 152	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik	92
Anf. 153	TONY WIKLANDER (SD) replik	93
Anf. 154	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik	93

Anf. 155 TONY WIKLANDER (SD) replik	94
Anf. 156 SIV HOLMA (V)	94
Anf. 157 ANDERS ÅKESSON (C) replik	97
Anf. 158 SIV HOLMA (V) replik	97
Anf. 159 ANDERS ÅKESSON (C) replik	98
Anf. 160 SIV HOLMA (V) replik	98
Anf. 161 ANNELIE ENOCHSON (KD)	98
Anf. 162 ANDERS YGEMAN (S) replik	101
Anf. 163 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik	101
Anf. 164 ANDERS YGEMAN (S) replik	101
Anf. 165 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik	102
Anf. 166 SIV HOLMA (V) replik	102
Anf. 167 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik	103
Anf. 168 SIV HOLMA (V) replik	103
Anf. 169 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik	103
(forts. 11 §)	104
Ajournering	104
Återupptagna förhandlingar	104
9 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 12 december	104
StU1 Utgiftsområdena 10, 11 och 12 inom socialförsäkringsområdet	104
SoU1 Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg	109
SoU5 Inspektionen för vård och omsorg – en ny tillsynsmyndighet för hälso- och sjukvård och socialtjänst	112
SoU8 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om fonden för europeiskt bistånd till dem som har det sämst ställt	113
10 § Beslut om ärende som slutdebatterats vid dagens sammanträde	113
TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer	113
11 § (forts. från 8 §) Transportsystemets inriktning (forts. TU2)	114
Anf. 170 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	114
Anf. 171 ANDERS YGEMAN (S) replik	117
Anf. 172 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) replik	118
Anf. 173 ANDERS YGEMAN (S) replik	118
Anf. 174 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) replik	119
Anf. 175 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	119
Anf. 176 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) replik	120
Anf. 177 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	120
Anf. 178 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) replik	120
Anf. 179 SIV HOLMA (V) replik	121

Anf. 180 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik	121
Anf. 181 SIV HOLMA (V) replik	122
Anf. 182 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik	122
Anf. 183 MONICA GREEN (S)	122
Anf. 184 LOTTA FINSTORP (M)	124
Anf. 185 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	126
Anf. 186 LOTTA FINSTORP (M) replik	127
Anf. 187 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	127
Anf. 188 LOTTA FINSTORP (M) replik	127
Anf. 189 ANNIKA LILLEMETS (MP)	128
Anf. 190 BENGT BERG (V)	131
Anf. 191 LEIF PETTERSSON (S)	132
Anf. 192 LARS TYSKLIND (FP) replik	135
Anf. 193 LEIF PETTERSSON (S) replik	135
Anf. 194 LARS TYSKLIND (FP) replik	135
Anf. 195 LEIF PETTERSSON (S) replik	136
Anf. 196 GUNNAR HEDBERG (M)	136
Anf. 197 LEIF PETTERSSON (S) replik	138
Anf. 198 GUNNAR HEDBERG (M) replik	138
Anf. 199 LEIF PETTERSSON (S) replik	139
Anf. 200 GUNNAR HEDBERG (M) replik	139
Anf. 201 ANDERS AHLGREN (C)	140
Anf. 202 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	142
Anf. 203 ANDERS AHLGREN (C) replik	142
Anf. 204 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	142
Anf. 205 ANDERS AHLGREN (C) replik	143
Anf. 206 LARS JOHANSSON (S)	143
Anf. 207 LARS TYSKLIND (FP) replik	145
Anf. 208 LARS JOHANSSON (S) replik	145
Anf. 209 LARS TYSKLIND (FP) replik	146
Anf. 210 LARS JOHANSSON (S) replik	146
Anf. 211 CHRISTER ENGELHARDT (S)	147
Anf. 212 HELENA LEANDER (MP)	149
Anf. 213 DÉsirÉE LILJEVALL (S)	150
Anf. 214 MARIA LUNDQVIST-BRÖMSTER (FP)	151
Anf. 215 HELENA LINDAHL (C)	152
Anf. 216 EDWARD RIEDL (M)	152
Anf. 217 LEIF PETTERSSON (S) replik	153
Anf. 218 EDWARD RIEDL (M) replik	154
Anf. 219 LEIF PETTERSSON (S) replik	154
Anf. 220 EDWARD RIEDL (M) replik	155
Anf. 221 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	155
Anf. 222 EDWARD RIEDL (M) replik	155
Anf. 223 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	155
Anf. 224 EDWARD RIEDL (M) replik	155
Anf. 225 ANDERS YGEMAN (S)	156
Anf. 226 EDWARD RIEDL (M) replik	156

Anf. 227	ANDERS YGEMAN (S) replik	156
Anf. 228	EDWARD RIEDL (M) replik	156
Anf. 229	ANDERS YGEMAN (S) replik	157
	(Beslut skulle fattas den 18 december.)	157
12 §	Allmän miljö- och naturvård	157
	Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2012/13: MJU1	157
Anf. 230	MATILDA ERNKRANS (S)	157
Anf. 231	HELENA LEANDER (MP)	159
Anf. 232	JOSEF FRANSSON (SD)	162
Anf. 233	MATILDA ERNKRANS (S) replik	164
Anf. 234	JOSEF FRANSSON (SD) replik	165
Anf. 235	MATILDA ERNKRANS (S) replik	165
Anf. 236	JOSEF FRANSSON (SD) replik	166
Anf. 237	JENS HOLM (V)	166
Anf. 238	JOHAN HULTBERG (M)	168
Anf. 239	HELENA LEANDER (MP) replik	170
Anf. 240	JOHAN HULTBERG (M) replik	171
Anf. 241	HELENA LEANDER (MP) replik	172
Anf. 242	JOHAN HULTBERG (M) replik	172
Anf. 243	JENS HOLM (V) replik	173
Anf. 244	JOHAN HULTBERG (M) replik	174
Anf. 245	JENS HOLM (V) replik	174
Anf. 246	JOHAN HULTBERG (M) replik	175
Anf. 247	MATILDA ERNKRANS (S) replik	175
Anf. 248	JOHAN HULTBERG (M) replik	176
Anf. 249	MATILDA ERNKRANS (S) replik	177
Anf. 250	JOHAN HULTBERG (M) replik	177
Anf. 251	ANITA BRODÉN (FP)	178
Anf. 252	JENS HOLM (V) replik	180
Anf. 253	ANITA BRODÉN (FP) replik	181
Anf. 254	JENS HOLM (V) replik	181
Anf. 255	ANITA BRODÉN (FP) replik	181
Anf. 256	MATILDA ERNKRANS (S) replik	182
Anf. 257	ANITA BRODÉN (FP) replik	182
Anf. 258	MATILDA ERNKRANS (S) replik	183
Anf. 259	ANITA BRODÉN (FP) replik	183
Anf. 260	ROGER TIEFENSEE (C)	184
Anf. 261	HELENA LEANDER (MP) replik	187
Anf. 262	ROGER TIEFENSEE (C) replik	187
Anf. 263	HELENA LEANDER (MP) replik	188
Anf. 264	ROGER TIEFENSEE (C) replik	188
Anf. 265	JENS HOLM (V) replik	189
Anf. 266	ROGER TIEFENSEE (C) replik	189
Anf. 267	JENS HOLM (V) replik	190
Anf. 268	ROGER TIEFENSEE (C) replik	191
Anf. 269	IRENE OSKARSSON (KD)	191
	(Beslut skulle fattas den 18 december.)	193
13 §	Areella näringar, landsbygd och livsmedel	193

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2012/13: MJU2	193	Prot. 2012/13:43
Anf. 270 JOHAN LÖFSTRAND (S).....	193	13 december
Anf. 271 KEW NORDQVIST (MP)	195	
Anf. 272 JOSEF FRANSSON (SD)	198	
Anf. 273 JENS HOLM (V).....	200	
Anf. 274 BENGT-ANDERS JOHANSSON (M).....	202	
Anf. 275 ANITA BRODÉN (FP).....	203	
Anf. 276 ROGER TIEFENSEE (C)	205	
Anf. 277 IRENE OSKARSSON (KD)	207	
(forts. prot. 45).....	209	
14 § Beslut om uppskjuten ärendehandling	209	
15 § Bordläggning.....	209	
16 § Anmälan om interpellation	210	
17 § Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	210	
18 § Kammaren åtskildes kl. 22.57.....	210	

Tryck: Elanders, Vällingby 2013