

Riksdagens protokoll

2010/11:39

Tisdagen den 21 december

Kl. 09.00 – 16.35



Protokoll
2010/11:39

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 15 december.

2 § Anmälan om kompletteringsval till trafikutskottet

Förste vice talmannen meddelade att Socialdemokraternas riksdagsgrupp på grund av uppkommen vakans anmält Krister Örnfjäder som suppleant i trafikutskottet.

Förste vice talmannen förklarade vald till

suppleant i trafikutskottet

Krister Örnfjäder (S)

3 § Ledighet

Förste vice talmannen meddelade att *Jonas Jacobsson* (M) ansökt om ledighet under tiden den 4 april 2011–22 juni 2011.

Kammaren biföll denna ansökan.

Förste vice talmannen anmälde att *Mats Sander* (M) skulle tjänstgöra som ersättare för Jonas Jacobsson.

4 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelse:

Interpellation 2010/11:127

Till riksdagen

Interpellation 2010/11:127 Användandet av överskottet av de svenska utsläppsrätterna

av Matilda Ernkrans (S)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 28 januari 2011. Miljöministern har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 17 december 2010

Miljödepartementet

Andreas Carlgren (C)

Enligt uppdrag

Lena Ingvarsson

Expeditions- och rättschef

5 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

EU-dokument

KOM(2010)608 till näringsutskottet

KOM(2010)636 till socialutskottet

KOM(2010)749 till skatteutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut den *14 februari 2011*.

KOM(2010)759, KOM(2010)761 och KOM(2010)767 till miljö- och jordbruksutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut den *11 februari 2011*.

KOM(2010)775 till finansutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut den *14 februari 2011*.

Kommunikationer

6 § Kommunikationer

Föredrogs

trafikutskottets betänkande 2010/11:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2010/11:1 delvis).

Anf. 1 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! I detta betänkande behandlas regeringens förslag i budgetpropositionen för 2011 avseende utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Ramen omfattar 40 miljarder 125 miljoner kronor, varav 39,7 miljarder avser anslag för det transportpolitiska området, och 361 miljoner anslås till området för politiken för informationssamhället.

Det övergripande målet för transportpolitiken ska enligt tidigare riksdagsbeslut även fortsättningsvis vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela Sverige. Propositionen innehåller två mål avseende transportpolitiken, dels ett funktionsmål avseende tillgänglighet, dels ett hänsynsmål som avser säkerhet, miljö och hälsa.

Resultatet för trafiksäkerheten visar en tydlig och glädjande tendens att antalet omkomna och svårt skadade minskar. Det kan även konstateras att under 2009 minskade utsläppen från inrikes transporter, liksom från vägtrafiken, med 1 procent.

Resultatet för målet för elektronisk kommunikation är enligt regeringens bedömning att Post- och telestyrelsens arbete tillsammans med berörda myndigheter har bidragit till att systemet är robustare.

I propositionen anmäls att Rikstrafikens verksamheter i sin helhet bör föras över till Trafikverket. De verksamheter som förs över är bland annat transportpolitiskt motiverad kollektiv persontrafik, viss flygtrafik samt linjetrafik till Gotland. Det är regeringen som inrättar och avvecklar statliga myndigheter. Men eftersom Rikstrafiken nämns i en proposition i samband med dess bildande kommer riksdagen att fatta beslut även i detta ärende.

Regeringen föreslår att riksdagens tidigare ställningstaganden om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på Öresundsbron ska upphöra att gälla. Samtidigt föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma till riksdagen med en konsekvensbeskrivning av de planerade avgiftsändringarna.

Med denna inledning överlämnar jag detta betänkande till kammaren för debatt.

Anf. 2 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Infrastrukturen är själva blodomloppet i det moderna samhället. Genom att bygga ut och förfina infrastrukturen kan vi växa som nation, skapa fler jobb och nya möjligheter.

Vill vi som en relativt liten nation långt upp 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, skapar nya regioner, nya möjligheter och ny utveckling.

Tyvär ser verkligheten annorlunda ut.

Vintern har knappt börjat, ändå möts vi redan av tidningar och tv-bilder om en järnväg med stora problem. Det är förseningar, inställda tåg och människor som evakueras ut på snöfyllda banvallar.

De snölok som krävs för att ploga spåren rena saknas, de flesta av dem kommer efter vintern. Växlarna ska vara snösäkrade, men materieln ligger omonterad bredvid växlarna. Regeringens ”vinterövningar” visar sig vara grupparbeten på något mysigt konferenshotell, långt borta från frusna resenärer.

Kritiken har varit hård och samstämmig. Riksrevisionen, Trafikverket och inte minst regeringens egen utredare Per Unckel pekar alla på behovet av ökade investeringar för att komma till rätta med tågkaoset.

I stället för att tillföra nya medel till förbättrat underhåll och nya investeringar i järnväg flyttar det moderata statsrådet 2,2 miljarder kronor från järnvägen till väg. Under den kommande budgetperioden mer än halverar regeringen anslaget till nyinvesteringar i järnväg.

Lika obegripligt är regeringens agerande för chockhöjda avgifter på Öresundsbron. Alliansens egen gruppleddare i Region Skåne, folkpartisten Mats Persson, kallar regeringens avgiftshöjningar för ett dråpslag. Region Skåne har i ett gemensamt yttrande över partigränserna konstaterat att avgiftshöjningen kommer att försvåra Öresundsintegrationen och försämra södra Sveriges konkurrenskraft.

Fru talman! Öresundsbron har kommit att bli väldigt viktig för såväl Skåne som övriga Sverige. Det är många människor, i både Sverige och Danmark, som dagligen pendlar över bron för att ta sig från sin bostad till sitt arbete.

Förutom de generella avgiftsökningar som läggs på tågtrafiken i hela landet vill regeringen lägga extra höga avgifter på Öresundstrafiken. Avgifterna ska enligt trafikverkets beräkningar 18-dubblas i det korta perspektivet och 100-faldigas i det långa perspektivet. Det kommer enligt Region Skåne att leda till prishöjningar på 40 procent och ett minskande av tågresandet med 16 procent. Detta kommer att öka bilresandet på tågets bekostnad. Är det så Alliansen ska klara klimathotet?

Fru talman! Trafikverket har larmat om den förda politikens konsekvenser, Riksrevisionen har riktat allvarlig kritik, SJ:s ordförande, den förra moderatledaren Adelson, har kallat järnvägen i Sverige för museal. Ändå ökar inte nyinvesteringarna i järnväg under mandatperioden. De sjunker, och de sjunker dramatiskt. Hur kan det vara möjligt?

En förklaring kan vara den moderate finansministern Anders Borg som menar att vi överinvesterat i järnväg. Jag citerar från tidningen Sydsvenskan den 6 november 2007: ”En investering i väg är fyra fem gånger viktigare än i järnväg. Vi har överinvesterat i järnvägar.” Med den synen blir kanske regeringens nedskärningar på järnvägsområdet något mer begripliga.

Konsekvenserna av den synen tvingas resenärerna nu att ta när de tvingas stå hoppackade på toaletten på vägen mellan Uppsala och Stockholm, när deras tåg från Karlstad som vanligt är försenat eller när vartannat tåg från Malmö ställts in.

Vad svarar ministern på den här kritiken? Jo, i den särskilda riksdagsdebatten om vinterkaoset tycker hon oppositionens kritik är för hård. Hon säger: ”De flesta tågen är i tid”. Det är alltså ministrarnas besked till dem som står och huttrar på perrongerna och till dem som tvingas bli evakuerade genom krossade fönster på X 2000-tåg.

I stället för att öka investeringarna har regeringens viktigaste insats mot förseningar blivit att ställa in tåg. Blir den här vintern lika snörik som den förra planerar regeringen att ställa in över hälften av all tågtrafik med X 2000-tågen.

Regeringens insats har nu prövats i Malmö. För att undvika förseningar ställdes hälften av alla X 2000-tåg in. Man kan undra vad nästa insats från regeringen blir. Ställer man in alla tåg har man ju med ett

enkelt klubbslag uttraderat alla förseningar. I stället för att planera för inställda tåg borde regeringen planera och investera för en utbyggd och pålitlig tågtrafik. Sveriges resenärer har rätt att kräva en punktlig tågtrafik årets alla månader.

Ibland blir konsekvenserna av regeringens tågelände rent tragikomiska, som när Moderaternas förstenamn i trafikutskottet, Jan-Evert Rådström, missar det utskottsmöte där vi ska behandla regeringens neddragningar av järnvägen på grund av att hans tåg är försenat eller när Nina Larsson, nyvald som Folkpartiets partisekreterare och i många år partiets trafikpolitiska talesman, kungör att hon slutat åka tåg och börjat flyga på sträckan Karlstad–Stockholm. Det är en sträcka som tar två och en halv timme med tåg, snabbare än flyget, men enligt Nina Lundström går tåget inte längre att lita på. Efter fem år med borgerlig regering vågar alltså inte ens de borgerliga trafiktalesmännen lita på tåget. Hur ska då resenärerna kunna göra det?

Järnvägskrisen har en rad orsaker, men bristande spårkapacitet får framstå som den enskilt viktigaste förklaringen. Ett järnvägssystem som har slagit i kapacitetstaket saknar förmåga att hantera störningar. Minsta avvikelser från ideala förhållanden riskerar att leda till kaosartade förhållanden i hela järnvägsnätet. Trots detta är regeringens plan för investeringar i transportinfrastrukturen fram till 2021 kliniskt ren på kapacitetshöjande åtgärder längs den södra och den västra stambanan, det vill säga ryggraden i det svenska järnvägssystemet. I det övriga järnvägsnätet ökar dubbelspårerna med 5 procent samtidigt som resandet förväntas öka med 40 procent, eller, annorlunda räknat, regeringen tillför mindre än två mil dubbelspår per år fram till 2021.

Men det saknas inte projekt. Tittar vi i stället i det socialdemokratiska förslaget hittar vi bland annat Tomtebodavägen–Kalhäll, dubbelspår, Västlänken, första etappen av Norrbotniabanan, fyrspår Malmö–Lund, Väst kustbanan och Hallsberg–Mjölby, dubbelspår på Nynäsbanan. Alla är satsningar som saknas i regeringens förslag och som skulle kunna avhjälpa delar av det tågkaos vi ser i dag. Sanningen är att regeringen inte vill göra något åt Södra stambanan och Västra stambanan, ryggraden i svensk järnväg, medan vi i oppositionen vill dra de första höghastighetsbanorna just där för att frigöra kapacitet för godstrafiken.

Fru talman! För 46 år sedan fick Japan sin första höghastighetsbana. Det var fyra år innan vi fick färg-tv i Sverige. Till dags dato har det främst i Europa byggts 13 000 kilometer höghastighetsbana. Inte en enda meter av dem har byggts i Sverige.

Just nu pågår byggandet i världen av 11 000 kilometer höghastighetsbana, inte en enda kilometer av dem byggs i Sverige.

Just nu projekteras 18 000 kilometer höghastighetsbana. Inte en enda meter av dem projekteras i Sverige.

Om den här regeringen får fortsätta att bestämma kommer det inte att byggas en enda meter höghastighetsbana före år 2021. När länder som Ryssland, Marocko och Algeriet projekterar för höghastighetsbanor projekterar regeringen för inställda tåg.

Fru talman! I det här budgetbetänkandet dras tydliga skillnader upp mellan regeringen och Socialdemokraterna. Socialdemokraterna står för konkurrenskraftiga villkor för tågen, medan regeringen chockhöjer avgifterna på Öresundsbron. Socialdemokraterna presenterar konkreta åtgär-

der för att rusta järnvägen för vintern så att tågen kan gå i tid, medan regeringen nöjt utropar att de flesta tågen faktiskt går i tid. Socialdemokraterna vill investera 101 miljarder kronor i nya järnvägar, medan regeringen mer än halverar nyinvesteringar i järnväg.

Så mycket tydligare än så här kan inte de politiska alternativen bli.

Jag yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

(Applåder)

Anf. 3 STINA BERGSTRÖM (MP):

Fru talman! I torsdags hade jag ännu en strapatsrik tågresa med X 2000 från Stockholm hem till Värmland. Julpysslet med familjen brann inne. Alla sov när jag äntligen kom hem.

Först råkade vi ut för en frusen växel, sedan ett signalfel, sedan hamnade vi bakom ett godståg och avslutningsvis dumpades vi av i Karlstad, flera mil hemifrån.

Ersättningsbussarna som skulle ta oss vidare dök aldrig upp. Till slut fick jag tag i en taxi. Taxichauffören var förstås glad över kvällens alla körningar av frusna tågresenärer och den saftiga fakturan han skulle skicka till SJ. Men han gjorde ändå en bra analys av dagens situation. Han sade så här: Det är många som ska tjäna pengar på din resa. Det är många som tjänar pengar på att systemet inte fungerar, men det är rese- närererna som får betala. Det fick mig att än en gång fundera över var de pengar, var de skattemedel som vi i dag ska debattera och besluta om hamnar och hur de kan användas mer effektivt, så att anslagen till vägar och järnvägar verkligen leder till ett bättre sammanhållet och långsiktigt hållbart transportsystem.

Fru talman! Det är glädjande att persontrafiken på järnvägen sedan mitten av 90-talet mer än fördubblats och att godstrafiken på järnväg under samma tid har ökat med 20–30 procent. Att människor och företag vill använda järnvägen står klart. Nu är det upp till oss att se till att det blir möjligt i ännu högre grad i framtiden.

Miljöpartiet vill ha en bred politisk uppgörelse kring järnvägen. Vi vill möjliggöra för fler att åka tåg tillförlitligt och snabbt. Vi vill också göra det möjligt att föra över mer godstransporter från väg till järnväg. Men för att komma dit är det en rad viktiga saker vi behöver göra.

Först och främst måste vi fördubbla järnvägens kapacitet, för trots att tågtrafiken ökar så ökar inte längden spår. Det är helt enkelt för trångt på spåren. Ökad kapacitet uppnår vi genom snabba investeringar i flera mellanblock och mötesspår, till exempel på banan mellan Stockholm och Värmland, genom att göra helt nya spår, till exempel Norrbotniabanan, och genom att börja bygga höghastighetsbanor, till exempel Ostlänken, så att mer kapacitet frigörs på stambanorna för regionala tåg och godstrafik.

Vi måste också satsa på de lågtrafikerade banorna, till exempel Inlandsbanan, Bohusbanan och Stångadalsbanan, i stället för att nedrusta dem. En anledning är att redan i dag startar 10 procent av godstrafiken på de här banorna.

Fru talman! Det räcker inte att investera i nytt, vi måste också underhålla det vi har i dag. I dag är Sverige bland de sämsta länderna i Europa på att anslå pengar till underhåll och reinvesteringar i järnvägar. Den genomsnittliga åldern på till exempel spårväxlarna, som ju är en kritisk

faktor, har ökat med fyra år under tiden 2002–2009, enligt underlag från Trafikverket.

Men det handlar inte bara om pengar. Det handlar också om att använda pengarna rätt och ompröva fattade beslut, för dagens avregleringar har lett till ökade kostnader för administration och färre personer som jobbar direkt på spåren med underhåll.

Andra länder i världen har redan dragit lärdom av sådana här misstag. I Nya Zeeland återfördes skötseln av spår till offentlig regi efter att privata företag maximerade vinst till aktieägare i stället för att underhålla järnvägssystemet. Låt oss följa deras exempel. Låt Trafikverket utföra underhållet i egen regi!

Det är även andra beslut i avregleringens spår som behöver omprövas. Visst är det positivt med privata tågoperatörer som framgångsrikt i dag kör både gods- och persontrafik. På ett järnvägsnät med hög kapacitet kan det fungera bra med flera aktörer som sporrar varandra och håller nere priserna. Men Miljöpartiet är övertygat om att med resenären i centrum måste vi ha *en* aktör som har huvudansvaret för den nationella tågtrafiken.

Även här tycker jag att vi ska lyfta blicken och dra lärdom av andra länder. I Storbritannien har man backat och åter börjat reglera vissa sträckor.

Vi bör ge SJ huvudansvaret för nationell trafik och slopa det 10-procentiga avkastningskravet på SJ. Det bör ersättas med ett krav på att upprätthålla och utveckla tågtrafiken. Med ett sådant krav på SJ tror jag att resenärerna i framtiden slipper att vara med om det jag och mina medresenärer var med om i torsdags – att bli dumpade på en kall station flera mil hemifrån, utan någon information och utan någon ersättningsbuss.

Fru talman! Att bygga framtidens järnväg är inte gratis; det kostar mycket pengar. Det är vi medvetna om.

Schweiz, som är ett föregångsland vad gäller kollektivtrafik, satsar tre gånger så mycket pengar på järnvägen per person jämfört med Sverige. Över hälften av järnvägens finansiering i Schweiz kommer från lastbils-, väg- och miljöavgifter. Här har vi mycket att lära.

Ett snabbt sätt för regeringen att hitta mer pengar till järnvägssatsningar är att prioritera järnväg framför väg. Så gjordes i den förra infrastrukturplanen där förhållandet var 1 krona till vägen och 2:50 till järnvägen. I regeringens investeringsplan för den här mandatperioden är förhållandet det omvända. Investeringar i järnväg minskar från 14,5 miljarder i år till 5,0 miljarder 2014 medan väginvesteringar ligger på samma nivå under perioden. Tänk om!

Jag tror att vi i framtiden måste vara beredda att betala mer för våra resor och varutransporter oavsett om de går på väg eller järnväg. I dag råder det dock ett ojämnt förhållande mellan väg och järnväg, till vägens fördel, och mellan privatbilisten och den som åker kollektivt.

När det föreslås att bensinpriset ska höjas några procent blir det ramaskri från bland andra företrädare för Alliansen. Märkligt nog tycker samma personer att det är helt okej att höja priset på kollektivtrafiken med det mångdubbla utan att ens fundera över konsekvenserna.

Regeringens förslag på höjda banavgifter på Öresundsbron är ett exempel på detta. Det är ett förslag som enligt Region Skåne i ett första

steg skulle öka priset på en biljett över Sundet med 7 procent och i ett andra steg med 40 procent. Priset på ett månadskort skulle öka från 1 900 i månaden till 2 700 medan kostnaden för att ta bilen över bron ligger fast. Vad detta skulle få för konsekvenser är inte svårt att räkna ut.

För Miljöpartiet är detta inte okej. Vi tycker inte att höjda taxor i kollektivtrafiken utan någon standardhöjning eller motsvarande avgiftshöjning för privatbilismen är en hållbar väg att gå.

Fru talman! Det är inte heller hållbart att bygga motorvägar som genererar mer biltrafik och missgynnar kollektivtrafiken. Planerna på Förbifart Stockholm är exempel på detta. Det ska läggas 28 miljarder på en väg som planeras stå färdig 2020. Miljöpartiet tycker inte att det är att bygga för framtiden. Att bygga för framtiden skulle vara att satsa de 28 miljarderna på spårbunden trafik och cykelbanor i Stockholm.

Fru talman! Jag står förstas bakom alla de reservationer och motioner som lämnats in av mig och mina partikamrater, för tids vinnande nöjer jag mig med att yrka bifall till reservationerna 2, 4 och 5.
(Applåder)

Anf. 4 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Jag delar i allt väsentligt det som Anders Ygeman från Socialdemokraterna och Stina Bergström från Miljöpartiet har anfört.

Betänkandet behandlar regeringens budgetförslag till utgiftsområde 22 Kommunikationer för nästa år 2011. På regeringens förslag har de rödgröna oppositionspartierna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Socialdemokraterna, lämnat in ett alternativt förslag på vad vi menar måste göras under det kommande året. Dessutom behandlas flera motionsförslag om nya infrastruktursatsningar.

Vi fullföljer alltså det arbete som vi påbörjade i våras med en gemensam vårmotion som följdes av en gemensam regeringsplattform där vår politik för en ny färdriktning för Sverige utmejslades. Målet för vår politik är att Sverige ska vara ett jämlikt land. Kommunikationer är en oumbärlig komponent i att göra vårt land jämlikt. Det behöver göras stora investeringar i kollektivtrafik och järnväg. Det är två viktiga faktorer för att möta klimatutmaningarna som också får positiva följeffekter i form av jobb och ekonomisk utveckling.

Fru talman! På luciadagen hade riksdagen en aktuell debatt om situationen för tågtrafiken. Där framhöll allianspartiernas företrädare med statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd i spetsen att alliansregeringen satsar mer på järnvägen än de föregående S-regeringarna.

När statsrådet Elmsäter-Svärd säger detta jämför hon äpplen med päron. För att få en korrekt jämförelse måste man jämföra vad S-regeringen satsade under mandatperioden 2002–2006 med vad de borgerliga partierna föreslog i riksdagen under samma period.

När de borgerliga partierna var i opposition föreslog Moderaterna, Centerpartiet och Folkpartiet aldrig högre nivåer på banunderhåll än vad de socialdemokratiska regeringarna gjorde. Tvärtom finansierade både Centerpartiet och Folkpartiet vid ett antal tillfällen ökade vägsatsningar genom att dra ned på anslaget till banhållning där banunderhåll ingår.

Kristdemokraterna föreslog under ett enda år blygsamma 200 miljoner mer till banhållningen. Året efter sänkte Kristdemokraterna detta

anslag med 300 miljoner kronor, alltså i realiteten en reduktion med 100 miljoner jämfört med vad dåvarande S-regering anslog.

Mot denna bakgrund är allianspartierna minst lika skyldiga till de brister i underhåll och reinvesteringar som den S-regering som man under de senaste fem åren gett skulden för de brister vi har i dag.

Fru talman! Till majoritetspartierna vill jag bara säga: Låt bli att kasta sten i glashus. Ni har inte speciellt mycket att vara stolta över.

Dessutom kan jag inte stillatigande låta påstående passera okommenterade om att det bara var svarta hål som den dåvarande centerpartistiska infrastrukturministern möttes av när hon klev in på Näringsdepartementet efter valet 2006. Jag har sagt det tidigare och jag säger det igen: Hennes påstående saknar all trovärdighet. Förtroendet för politiken skulle öka om man visade mer intellektuell hederlighet.

När alliansregeringen tog över 2006 redovisade statsbudgeten ett överskott på 70 miljarder. Hade alliansregeringen inte valt att sänka skatter med nästan 100 miljarder under föregående mandatperiod hade det funnits uppemot 170 miljarder att använda till att finansiera infrastrukturplanen under de närmaste åren. Med detta sagt förordar jag givetvis inte att alla 170 miljarder skulle användas till järnvägen.

I Vänsterpartiets infrastrukturplan satsar vi 15,9 miljarder på spår. Det ska jämföras med regeringens 8,6. De rödgröna lägger 100 miljarder mer än regeringen på infrastruktur, och vi har finansierat allt till sista kronan.

Fru talman! Catharina Elmsäter-Svärd varnade i nämnda debatt för lyxfällan för att vi vill lånefinansiera investeringar. Det är ABC i ekonomi att man brukar låna till investeringar som har lång livstid. I kommunala sammanhang, jag har en tjänst som kommunalekonom, säger man att det är rättvist att fördela kostnaderna under hela livslängden och inte låta kostnaderna belasta investeringsåret.

Fru talman! Ett ännu viktigare skäl till kaos och förseningar är bristande underhåll av järnvägen. Genom att sänka banunderhållet sänker regeringen järnvägar. Avregleringar leder oss in på fel spår, som föregående talare har varit inne på. Banverket, numera Trafikverket, säger att om man vill minska tåg förseningarna med 50 procent och öka godskapaciteten med 50 procent måste 7,6 miljarder kronor per år läggas på banunderhåll. Det är därför som vi föreslår denna nivå. Regeringen avsätter 5,3 miljarder per år under planperioden 2010–2021. Det är på tok för lite. Regeringens låga ambitioner under de kommande tolv åren kommer alltså inte att leda till minskade tåg förseningar.

Fru talman! I betänkandet finns fem reservationer som Vänsterpartiet står bakom, men för att vinna tid i voteringen i dag yrkar jag bifall till två av dem. Den ena är nummer 7, Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m. Betänkandet behandlar särskilt höghastighetsbanor och Förbifart Stockholm. När jag i utskottet föreslog att man också skulle behandla malmtransporter på järnväg som en likvärdig nationell angelägenhet blev det avslag. Infrastruktur runt storstäderna är en nationell fråga. Hållbara malmtransporter har tydligen inte samma dignitet, vilket jag anser vara en helt felaktig uppfattning.

Norrbottenbanan, järnväg från Kaunisvaara och en ökning av kapaciteten på Malmbanan är viktiga komponenter för att man inom en mycket snar framtid ska kunna klara de ökade behoven av hållbara

malmtransporter. Norrbotten kommer under överskådlig tid att vara ett framgångsrikt län för gruv- och stålindustrin. Länets malmtillgångar finns till största delen i malmfälten, men nya stora fyndigheter finns även i östra Norrbotten. Det har gjorts och kommer under de närmaste åren att göras mycket stora investeringar i Kiruna, Malmberget, Aitik i Gällivare och Kaunisvaara i Pajala. Det är de framgångsrika gruvbolagen som står för framtidssatsningarna. Det är LKAB och Boliden, och nu har också Northland Resources kommit med i den gruppen.

Fru talman! I går togs det första spadtaget för de nya gruvorna i Kaunisvaara. Vid årsskiftet 2012/13 planeras starten av själva gruvverksamheten i Kaunisvaara komma i gång. Drygt 400 personer kommer att anställas. Northland Resources menar att man till att börja med ska frakta järnsligen på lastbil till Svappavaara. Det är en sträcka på 15–16 mil. Företaget vill ha dispens för att få köra 120 tons lastbilar. Man behöver inte vara någon Einstein för att förstå att den här vägen inte har den hållbarheten. I denna fråga bör regeringen och infrastrukturministern visa större offensiv handlingskraft. Det behövs en snabbutredning om hur mycket en järnväg från Kaunisvaara till Svappavaara skulle kosta. Det finns ett gammalt förslag om att investera i en järnvägsbro till spåret på finska sidan, men efter att ha besökt gruvan i Kaunisvaara har man räknat ut att det alternativet inte har tillräcklig kapacitet. Det finska alternativet klarar bara malmtransporter från den tredje gruvan som finns på finska sidan. För de två svenska fyndigheterna behövs järnväg från Kaunisvaara till Svappavaara.

Anser infrastrukturministern att fungerande malmtransporter är en nationell angelägenhet? Kan infrastrukturministern i dag redovisa om regeringen har någon uppfattning om Kaunisvaaras behov av hållbara malmtransporter?

Vänsterpartiet vill förstärka den positiva utvecklingen av gruvbrytningen genom att bygga nya järnvägar. Vi ser dessutom två ytterligare komponenter i framgångsreceptet och det är att Norrbotniabanan byggs och att kapaciteten på Norra stambanan och Malmbanan höjs.

Fru talman! I fredagens länstidning, Norrländska Socialdemokraten, säger LKAB:s ledning sig vara påtagligt irriterad över bristerna på Malmbanan. Vidare säger man: Den statliga vinstmaskinen är därför beredd att medverka till en ekonomisk lösning.

LKAB är alltså berett att förskotta pengar till Trafikverket för att snabba på nödvändiga investeringar. Kapacitetsbrister på Malmbanan har utvecklats till en sårbar flaskhals i LKAB:s transportsystem, från gruvan till kunden. I våras, när signalställverket i Torneträsk station slogs ut av åskan, tappade LKAB 20 procent av sina leveranser. Det inverkar på LKAB:s anseende som säker leverantör och förorsakade LKAB en intäktsförlust på hundratals miljoner. LKAB lyfter upp problemet med att de ska samsas på samma bana som persontrafiken – en trafik som havererar med jämna mellanrum. Förra veckan var det totalstopp i fem timmar. LKAB ser Malmbanan som sin pulsåder. Man efterlyser fler mötesplatser, fungerande signalsystem och dubbelspår där det är lämpligt. LKAB säger att det är viktigt att dessa järnvägsinvesteringar håller jämn takt med LKAB:s planerade produktionsökningar. Det är viktigt att ha ett transportsystem som inte hämmar industrins malmtransportbehov från Kaunisvaara. Behovet av att höja kapaciteten ökar dramatiskt.

Catharina Elmsäter-Svärd sade i en interpellationsdebatt att hon var infrastrukturminister för hela Sverige och inte bara för Stockholm. Min fråga till infrastrukturministern är: Anser statsrådet att hållbara malmtransporter är en nationell angelägenhet, och vad är statsrådet beredd att göra för att skapa förutsättningar för hållbara malmtransporter på järnväg?

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 2, Avgiftssättningen på Öresundsbron. Den 13 december beslutade samtliga partier i Region Skånes fullmäktige att uppmana riksdagsledamöterna att rösta nej till förslaget om Trafikverkets höjda banavgifter på Öresundsbron. Om förslaget genomförs kommer priset för pendlarkortet över Öresundsbron att öka från 1 900 till nästan 2 700 kronor i månaden. Även priset på enskilda biljetter skulle öka dramatiskt. Det slår hårt mot tågtrafiken över bron. Eftersom de rödgröna partierna här i riksdagen ger stöd åt partierna i Skåne vill jag fråga utskottsmajoritetens företrädare: Kommer ni att vara lyhörda för era partivänner i Region Skåne? Om ni väljer att inte hörsamma deras uppmaning, hur förklarar ni det för dem?

Anf. 5 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag vänder mig först till Siv Holma med anledning av de frågor hon ställde om malmtrafik och Norrland. I morgon kommer vi att ha en ganska lång interpellationsdebatt där samtliga de frågorna berörs. Jag avstår därför från att beröra dem i dag och tar i stället de övriga frågorna.

Anders Ygeman inledde med att säga att infrastrukturen är som ett blodomlopp. Det är precis vad det är. Det är livsnerven för att människors vardagsliv, arbetsliv och fritid ska fungera. Minst lika viktig är infrastrukturen för att företag, näringsliv och industri ska kunna verka och växa. Jag är rädd att vi får en ren järnvägsdebatt här i dag. Det tror jag inte att någon har för avsikt, men det står ju för dörren att prata järnväg i dag.

Jag tycker att det är viktigt att se till alla trafikslag. Varje trafikslag måste fungera.

Vi är trots allt, oavsett vad man tycker om bilen eller lastbilen, fortfarande beroende av att människor kan ta sig fram med bil eller förflytta gods med lastbil. Vi är lika beroende av att vi har en bra flyginfrastruktur i hela landet och inte minst har ett gott nav för att också nå ut internationellt, men också har en god konkurrenskraftig svensk sjöfart. Detta tror jag att alla i grunden är överens om.

Det som jag också tycker är viktigt är hur vi kan få alla dessa att samverka på ett gott sätt. För godstrafiken behöver vi ha bra noder och bra stråk, där vi kan förflytta varor och gods. Det kanske sker via lastbilar till hamnar, eller med tåg för vidare transport med sjöfarten eller tvärtom.

Jag tror att det är viktigt att man också tittar på helheten för att se vad infrastrukturen ska leda fram till.

Fru talman! Jag noterade i utskottets betänkande att väldigt många motioner behandlas, vilket jag kan förstå för detta engagerar – enskilda vägar och järnvägsdragningar. Men det är just här som vi har ändrat fokus för att kunna hålla ihop helheten.

Det sätt på vilket vi beslutar om infrastruktur kan kännas tråkigt och utdraget i tid, men det är ack så nödvändigt. Det görs i två steg, först ett inriktningsbeslut och sedan en åtgärdsplanering som bestäms av regeringen. Häremellan kan det gå ett till två år. Beslutet som väl fattas ska gälla den plan som i detta fall ska gälla för tolv år framåt. Då är det oerhört viktigt att underlag som kommer in när man bereder ett inriktningsbeslut som riksdagen ska fatta beslut om bygger på rätt kunskaper och bygger på rätt prioriteringar. Det som vi har jobbat med har gjorts utifrån behov, prioriteringar och underlag som har lämnats in från våra verk men också från kommuner och regioner. När det görs prioriteringar innebär det att allt inte kommer med.

Fru talman! Jag ställde en fråga, mest kanske för skojs skull, till mina tjänstemän på departementet. Om alla behov, alla önskemål och alla beslut skulle tas med, vad skulle det kosta? Vi kommer då upp till ungefär vad hela statsbudgeten omsluter. Då förstår vi att vi kanske måste prioritera, och det är det som vi gör.

Då är det lite lätt att göra som jag tycker att man ibland gör från oppositionens sida, nämligen att raljera om att vi halverar investeringarna till järnvägen, att vi minskar anslaget till underhållet och att vi till och med förmår oss att flytta medel från anslaget järnväg till anslaget väg. Men det blir så enkelt om man bara tar från det ena året till det andra när vi egentligen vet att infrastrukturplaneringen handlar om så många år i taget.

Stina Bergström var inne på hur den förra regeringen prioriterade – 1 krona till väg och 2:50 till järnväg. Det var den förra planen från 2004 till 2015. Men då saknades det också 65 miljarder, och vi fick börja betala av lån i 35-miljardersklassen.

Det är klart att vi också skulle kunna lägga ut stora projekt och objekt i fråga om vad som behövs, om vi inte behövde ta ansvar för finansieringen.

Jag har läst vad ni har föreslagit, och jag har läst era reservationer. Jag ska börja med att ta upp den ena som handlar om avgifterna på Öresundsbron. Handlar det om drastiskt höjda avgifter? När jag läser reservationen från oppositionen är det ett dråpslag mot regionen. Järnvägstrafiken kommer att halveras. Helt plötsligt verkar oppositionen fullkomligt ha glömt bort vad som var den ursprungliga tanken när bron byggdes, nämligen att trafikanterna oavsett om det var fråga om väg eller järnväg skulle stå för sina kostnader. Det ska man fortfarande göra. Till viss del betalar man en avgift i dag också.

Det finns en ny järnvägslag från 2004 som medger att riksdagen inte längre ska fatta beslut om avgifter på järnvägar. Det är regeringen eller den myndighet som det handlar om, i detta fall Trafikverket, som ska göra det.

Då har jag en fråga. Ni talar om en kraftig höjning av banavgifterna. En enkelresa över Sundet som i dag kostar 100 kronor kommer att bli 3:20 dyrare. Tror ni verkligen att det är en sådan kraftig höjning att hela trafikunderlaget kommer att minska drastiskt? I så fall är jag mycket fundersam över den reservation som finns under punkt 8 där man i stället kräver en ny fast förbindelse över Sundet mellan Sverige och Danmark, därför att järnvägstrafiken ökar så till den milda grad och vi har sett en fantastisk utveckling under de tio senaste åren i hela Öresundsregionen.

Men nu resonerar ni i stället som att trafikunderlaget ökar så mycket att varken Öresundsbron eller den nya Citytunneln räcker. Frågan blir då: Tror ni eller tror ni inte på Öresundsregionen? Tror ni att vi behöver lösa frågorna när det gäller infrastruktursatsningarna eller tror ni det inte?

Jag blir lite fundersam över hur Siv Holma och Stina Bergström prioriterar. Det har var och en rätt att göra. I en annan reservation är ni väldigt tydliga med att man helt och hållet ska avbryta projektet Förbifart Stockholm. Det är ett projekt som hela Stockholmsregionen men också många i övriga landet har ansett är en oerhört viktig insats. Där har man inför infrastrukturbeslutet gjort en prioritering som är viktig för den regionen.

Jag tror att man måste ha en större öppenhet för vad de olika landsändarna har för behov för att hela Sverige ska hänga ihop.

Det finns något som jag känner är viktigt och kanske också att förmedla. Det låter ibland som att om man slänger in 1 miljard hit eller dit och ökar med några miljarder till löser vi problemet för hela infrastrukturen i morgon. Men så är faktiskt inte fallet.

Jag har ställt en fråga till Trafikverket. Om vi skulle uppgradera hela det trafikerade järnvägsnätet som vi har i dag och som är på nästan 12 000 kilometer, vad skulle det kosta, och hur lång tid skulle det ta att komma upp i en nivå som får anses vara okej? Det skulle inte ens räcka med 20 miljarder, och det skulle ta åtminstone 12–15 år. Då kan man inte heller slå sig till ro och säga: Då gick det inte.

Jag tycker att det är oerhört viktigt att vi tittar på hur vi kan få mest nytta för de pengar som vi faktiskt har. Vi behöver ha mycket mer kunskap för att veta var vi ska sätta in de rätta resurserna så att vi får ut mer infrastruktur för pengarna, hur vi kan bli mer effektiva i våra projektplaneringar och hur vi faktiskt bygger på rätt sätt.

Regeringens infrastrukturpaket för de kommande tolv åren innebär följande: Vi investerar i nya spår för 65 miljarder kronor. Vi ökar underhållet, inte minst på järnväg, och vi avsätter 64 miljarder för de kommande åren. Men därtill ingår också i uppdraget och finns med i underlaget att ytterligare höja banavgifterna över hela landet. Det motsvarar ungefär 700 miljoner per år. Det är pengar som Trafikverket får använda för att underhålla våra spår.

Detta kommer inte på långt när räcka. Man kan säga lite grann som Anders Ygeman var inne på: Dubbelspår blir 5 procent. Det kan inte vara tillräckligt.

Nej, det är inte tillräckligt. Men det handlar om att sätta in detta på strategiskt utvalda punkter. Anders Ygeman nämnde själv sträckan Karlstad–Stockholm. Får vi dubbelspår ett par kilometer utanför Kil minskar sårbarheten och störningarna för dem som pendlar.

Jag ska återkomma till höghastighetstågsdelen eftersom jag antar att jag kommer att få några repliker om den. Jag väntar därför med den.

Men vad det handlar om just nu är faktiskt att måna om människors tid. Man kan raljera över att de flesta tåg går i tid. Men glöm inte den halva mening som ni har uteslutit, att det är tillräckligt illa för dem som sitter där i dag och inte kommer fram.

(Applåder)

Anf. 6 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Man kan tycka att oppositionen är orättvis. Man kan tycka som ministern gör att mycket av det som man själv och den borgerliga regeringen har gjort under dessa fem år har varit bra, viktigt och riktigt. Men jag tror ändå att man till syvende och sist blir svaret skyldig till de resenärer som dagligen åker på järnvägen. Det är de som mäter om man har lyckats eller misslyckats. Vi har den situationen med järnvägen som jag inte tror att någon i regeringen skulle kunna kalla för lyckad.

Faktum är att ni drar ned. Ni flyttar 2 miljarder från järnväg till väg. Under den här mandatperioden, under de fyra kommande åren, mer än halverar ni nyinvesteringarna i järnväg.

Statsrådet säger: Det skulle inte räcka med 20 miljarder för att få ordning på järnvägen. Ja, det får du, Catharina Elmsäter-Svärd, väl säga till Anders Borg. Det är ju du och Anders Borg som ska lägga förslag på riksdagens bord – förslag som handlar om att få ordning på järnvägen. Vi har lagt fram ett alternativ. Vi har 101 miljarder mer än regeringen för den här planperioden. Du har en finansminister som säger att vi har överinvesterat i järnväg. Det är den stora skillnaden!

Fru talman! Det går inte att tala om svarta hål när finansministern själv säger motsatsen, att det inte är för lite investeringar i järnväg utan att det har varit för mycket investeringar i järnväg.

Till sist: Vi talar om Öresundsregionen. Det är inte bara vi som hävdar att det kommer att bli dramatiskt höjda avgifter. Det hävdar också Trafikverket och dina partikamrater i Region Skåne. De menar att det kommer att bli 40-procentiga avgiftshöjningar på bron och att trafiken kommer att minska med 16 procent.

Du raljerar över att jag skrivit en insändare om att det behövs en ny fast förbindelse. Jag trodde faktiskt att vi var överens om detta. Det kan du kanske reda ut.

Anf. 7 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Jag börjar med ett förtydligande. Jag läste nämligen Anders Ygemans reservation om en ny förbindelse – punkt 8 i utskotts-
betänkandet.

På något sätt tycker jag att det i diskussionen är både lätt och riktigt och att det naturligtvis står oppositionen och Anders Ygeman fritt att satsa 101 miljarder kronor mer än regeringen. Det jag tycker är viktigt för svenska folket och för denna kammare att höra är hur saker och ting ska finansieras. Jag kan bara konstatera att det i den förra planen saknades 65 miljarder till infrastruktur som säkert hade behövts.

Ni har en finansiering. Men man måste vara vänlig och tala om hur det är tänkt att den ska gå till. Ni är beredda att slå ut hela skogsnäringen genom att i ett slag höja kilometerskatten. Ni tänker låna 55 miljarder till de här investeringarna. Dessutom vill ni – detta kan vara intressant för Stockholmsregionen – införa en trängselskatt på Essingeledan att gälla redan från nästa år. I den delen får man vara ärlig.

Vi har fullt ut finansierat våra förslag, förvisso med väldigt mycket av medfinansiering och trängselskattepengar.

När det gäller de pengar som flyttas runt vill jag säga att Trafikverket i dag har 2 800 objekt på gång på både väg och järnväg. Vi kommer nog att se hur anslagen över åren behöver flyttas, beroende på hur objekten så

att säga kommer färdiga eller inte. Vi har haft oerhört stora investeringar på gång. Det gäller då Citybanan. Vi har också Ådalsbanan, Haparandabanen, Botniabanen och Citytunneln – projekt som har dragit mycket. Nu kommer väghållningsprojekt i gång. Det var väl inte okänt för Anders Ygeman att regeringen hade aviserat att efter det att åtgärdsplaneringen var klar skulle också slutlig fördelning till anslagen göras.

Anf. 8 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Man kan fundera över vilka besked tittarna därhemma och kammarens ledamöter får av en sådan här debatt. Ett besked verkar vara att vi är överens om att både regeringens förslag och oppositionens alternativ är fullt ut finansierade. Men trots regeringens bristfälliga investering i järnvägen tvingas man höja banavgifterna för att skramla ihop pengarna.

Vi inför en kilometerskatt för tung lastbilstrafik för att finansiera järnvägstrafiken. Vi tycker nämligen att det ska vara dyrare att transportera gods på väg och billigare att transportera gods på järnväg. Regeringen verkar hysa motsatt uppfattning.

En annan sak som vi verkar vara överens om är att vi med regeringens politik inte kommer att få fram tillräckligt mycket resurser för att råda bot på tågkaoset. Det behövs många fler miljarder, säger infrastrukturministern. 20 miljarder talar hon om. Jag tror att det kan behövas ännu lite mer. I vårt budgetalternativ föreslås 101 miljarder mer till järnvägen. Det gör att vi till dem som fryser ute på perrongerna kan säga att vi har ett alternativ. Regeringens alternativ är att kritisera oppositionen för att vilja göra det dyrare att transportera gods på väg.

Vad säger ministern till dem som pendlar över Öresund? Ja, hon säger att det i det korta perspektivet inte blir så stora avgiftshöjningar. Men sedan kommer avgiftshöjningarna rullande. Enligt Trafikverkets beräkningar kommer det att bli upp till 40 procents höjning av avgifterna för Öresundstrafiken. De räknar med att trafiken då kommer att minska med 16 procent. Ja, får vi trafikminskningar av den storleken behövs det kanske inte någon ny fast förbindelse över Öresund.

(Applåder)

Anf. 9 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Först Öresundsbron: Det är inte någon nyhet att inriktningen när bron byggdes var att de som trafikerade den också skulle stå för kostnaderna. Men som järnvägsmarknaden utvecklades år 2000 när SJ skulle ta ansvar såg man inte det som möjligt. Därför går staten, Trafikverket, in och numera betalar 324 miljoner kronor årligen till konsortiet för att täcka kostnader, om inte annat så för räntor och amorteringar.

Det vi här talar om är att vi tror att de som trafikerar järnvägen framöver kan betala något mer än som betalas i dag. Den höjning som föreslås är dels en anpassning till den danska sidan, dels en anpassning till att få en större likvärdighet mellan persontrafik och godstrafik. Vägtrafiken i dag är redan fullt ut marknadsanpassad med de avgifter som finns.

Det här förslaget innebär egentligen att gå tillbaka till det som riksdagen i den nya järnvägslagen redan en gång beslutat om: att det inte är riksdagen som sätter avgifterna.

Jag tycker att trafikutskottet har gjort ett mycket tydligt tillkännagivande till mig och regeringen om att man innan man går vidare naturligtvis ska titta på konsekvenser och analyser för att se i vilken takt och på vilken nivå man ska gå fram med höjningen – detta för att hitta rätt balans. Det tycker inte jag är konstigt.

Fru talman! Den vinter som vi nu står inför har vi haft en aktuell debatt om. Det görs oerhörda satsningar från Trafikverket, och SJ går verkligen upp i högkapacitet inte minst för att klara jultrafiken. Dagens aktörer har en mycket bättre beredskap än som var fallet förra vintern. Men den viktigaste utmaningen är det som regeringen nu föreslår: det höjda anslaget till underhåll och mer infrastruktur för att det på sikt ska gå att bygga bort problemet, som inte är löst till i morgon. Det tror jag att till och med Anders Ygeman är väl medveten om.

Anf. 10 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Catharina Elmsäter-Svärd menar att regeringen inte har minskat anslaget till underhållet – det vet jag att ministern sagt vid flera tillfällen då vi har diskuterat de här frågorna – trots att 2011 års anslag är 400 miljoner mindre än prognosen för år 2010 och 700 miljoner mindre än Trafikverkets planförslag.

Ministern brukar ha en sifferlek och lägga till och dra ifrån och säga att det både år 2009 och år 2010 anslogs extra pengar till underhåll på grund av lågkonjunkturen, den så kallade närtidssatsningen. Ministern menar att de pengarna inte kan räknas med i totalen. Jag har av flera skäl svårt att köpa den förklaringen. Ett skäl är att jag har svårt att se att behovet av underhåll minskar nu när vi i stället börjar gå mot en högkonjunktur. I min värld ökar underhållsbehovet i och med att mer gods ska köras på järnväg och fler människor behöver arbetspendla till jobbet när konjunkturen blir bättre.

Från infrastrukturministern skulle jag väldigt gärna vilja höra en bättre förklaring till det minskade underhållsanslaget. Anser inte regeringen att järnvägens behov av underhåll nästa år kommer att vara minst lika stort som behovet i år?

Anf. 11 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Som jag inledningsvis sade i mitt anförande är den tråkiga delen att vi när vi jobbar med infrastruktur jobbar med ekonomisk planering och fysisk planering som sträcker sig över väldigt många år. Därför gör man både sig själv och verksamheten en ren orättvisa om man jämför bara från det ena året till det andra.

Jag kan till Stina Bergström skicka tillbaka en fråga att fundera på medan jag svarar: Om det år 2006 var 3,8 miljarder till drift och underhåll beträffande järnvägen och beloppen för de kommande åren ligger på i snitt 5,2 och 5,3 miljarder, är då 5,2 och 5,3 miljarder mer än 3,8 miljarder? Ja, det är naturligtvis mer.

Sedan 2006 fram till 2010 har vi höjt anslaget för underhåll med 40 procent. Är 40 procent mer än noll? Det är klart att det är mer. Tar man och tittar på året mellan 2010 och 2011 är vi inne i att vi har sagt 64 miljarder från år 2010 till år 2021. Delat på tolv år blir detta 5,3 miljarder. Det kommer alltså att skifta någonstans mellan 5,2 och 5,3 miljarder per år.

Det man jämför med från 2010, som var också 2009, var de extra insatserna som var särskilt riktade av arbetsmarknadspolitiska skäl – man såg att det fanns möjlighet att komma i gång med fler jobb – på grund av den finansiella krisen som även vi i Sverige hade. Detta lades alltså på toppen, ovanpå. Jag tycker inte att det är en sifferlek. Jag tycker att det är ett sätt där regeringen faktiskt inte bara har tagit den ekonomiska krisen på fullt allvar utan också insett behovet av att höja anslaget för drift och underhåll.

Anf. 12 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Jag är väl medveten om att kostnaderna för underhållet har ökat, och det oroar mig.

Precis som jag sade förut är det nämligen så att vi om vi tittar på livslängden på viktiga saker i rälsen ser att också den ökar. Det innebär att vi betalar mer för ett sämre underhåll, och det tycker jag är oroande. Det är att använda skattemedel på ett väldigt dåligt sätt. Catharina Elmsäter-Svärd kan alltså väldigt gärna få berätta för mig vad regeringen tänker göra åt problemet att vi får betala mer för underhållet och få ut mindre.

Jag skulle också vilja ha svar på frågan, eller det påstående, jag ofta har hört från regeringen om att man nu bygger all järnväg som går att bygga och att det inte finns några fler projekt i pipeline. Jag har dock en lista med mängder av projekt som skulle kunna börja byggas denna mandatperiod, och det är projekt som finns med i regeringens egna planer, till exempel Hamnbanan i Göteborg. Varför sätter man inte i gång och bygger den, liksom andra viktiga projekt, till exempel mellan Hässleholm och Helsingborg? Det är ett projekt vi har pratat om behöver göras sedan 1994, tror jag.

Jag skulle också vilja ha reda på när planerna på höghastighetsbanorna finns med i regeringens tänk. I den plan som nu föreligger finns inte ens pengar till Trafikverket att börja titta på detta. Det innebär att man först 2020 kan börja fundera på om vi ska ha höghastighetsbanor i Sverige. Då tycker jag att vi i Sverige hamnar väldigt på efterkälken. Då har vi inte höghastighetsbanor här på 20–30 år.

Anf. 13 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Jag ska ge Stina Bergström rätt. Jag delar nämligen oron när det gäller de pengar som faktiskt avsätts, nu till och med i större utsträckning, för underhåll. Den stora frågan är: Hur får vi mest nytta för de pengar vi sätter in? Hur får vi mer infrastruktur för varje skattekrona? Det är just därför vi har tillsatt denna utredning: för att titta inte bara på produktivitet utan också effektivitet.

Det handlar också om hur och på vilket sätt vi kan förmå alla i anläggningsbranschen att jobba mer. Jämför man den med andra branscher när det gäller infrastrukturen har den nämligen en hel del i övrigt att önska.

Tittar vi å andra sidan på det senaste året och hur Trafikverket har börjat jobba, bland annat med funktionsentreprenader för drift och underhåll, visar det sig att vi nu börjar få ut mer för de pengar som sätts in. Det handlar också om stora projekt som kan komma att bli klara tidigare i tid. Det innebär också mer pengar över som kan användas till annan infrastruktur.

Den stora utmaningen vi har gemensamt och som jag jobbar med just nu är alltså att få mer nytta för de pengar som faktiskt sätts in. Jag delar dock den oro som har varit.

Stina Bergström säger att det finns flera saker man skulle kunna sätta in och att det finns projekt. Hon nämner bland annat Hamnbanan. Det är rätt fascinerande, för när man frågar hela branschen – hela näringslivet för hela Sverige – nämns just Hamnbanan som ett av de viktigaste objekten inte minst för att koppla sjöfarten till järnvägen.

Just därför har det avsatts pengar för projektering. Det pågår diskussioner med kommunen om hur man ska kunna finansiera och möjligtvis få in denna i tid. Den finns nämligen som du säger inte i planen.

Anf. 14 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Jag kan börja med att konstatera att statsrådet väljer att besvara frågan om hållbara malmtransporter och om detta var en nationell angelägenhet i morgondagens interpellationsdebatt. Jag tolkar det som att Förbifart Stockholm är en nationell angelägenhet men att hållbara malmtransporter inte verkar vara det.

När det gäller avgifter på Öresundsbron tycker jag att det är viktigt att ha en principiell utgångspunkt, och jag undrar om inte det också är någonting statsrådet skulle kunna ha. Det gäller just att man använder också ekonomiska incitament för att öka trafiken på järnvägen. Det är ju inte ett ekonomiskt incitament om man höjer avgifterna. Det ger precis motsatt effekt. Det skulle vara intressant att höra dessa synpunkter.

Sedan gör statsrådet en sifferexercis om 5,3 miljarder och så vidare. Jag kan ställa frågan: Är 5,3 miljarder mindre än 7,6 miljarder? Det var nämligen precis det Trafikverket ville att vi skulle satsa när det gäller banunderhållet. Från Trafikverkets sida har man sagt att punktligheten för tågen kommer att sänkas från 95 procent till 87 procent när man inte får dessa pengar.

Resenärerna drabbas hårt genom större driftstörningar och sänkta hastigheter. Det finns uppenbara risker att det uppstår situationer som den under vinterkaoset i början av 2010. Kombinationen av regeringens höjda banavgifter och sänkt banunderhåll leder till att mer gods flyttas över till vägtrafik. Har Trafikverket fel?

Anf. 15 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Jag ger även dig rätt, Siv Holma – 7,6 är mer än 5,3. Låt oss då backa tillbaka, för det handlar om 700 miljoner kronor mer som skulle behövas ungefär varje år för att nå upp dit där till och med Trafikverket har sagt att det vore angeläget att vi hamnade.

Låt mig också påminna om att man i det underlag som togs fram för inriktningsbeslutet, där det dåvarande Banverket tittade på vilka behov som fanns, också sade 700 miljoner kronor till per år – vilket man kan få in om man höjer banavgifterna. Därför ligger det också med i anslaget att höja banavgifter så att det totalt under perioden blir 15,6 miljarder.

Det är alltså ytterligare 8,8 miljarder. Delar vi det på tolv år får vi 700 miljoner kronor per år. Det är pengar Trafikverket får använda just till ökat underhåll på järnvägen. Det förutsätter dock att man också börjar ta ut dessa banavgifter, för annars får man inte in pengarna.

Det är naturligtvis också så att höjda banavgifter eller inte kan man resonera om, men som det ser ut i dag i fördelningen kommer 90 procent via anslag och 10 procent via avgifter. Det vi pratar om är att få en förskjutning för att få ungefär 20 procent avgifter och resten anslag.

Jag tror att vi står inför en sådan situation där vi ska tänka lite mer kreativt framöver, möjligtvis också på differentiering. Det är nämligen inte trångt och fullt på alla tåglägen i hela landet, men det finns vissa spår som är väldigt chokade vissa tider på dygnet. Detta är en tanke som har varit intressant på andra områden tidigare.

Nej, Siv Holma, det är inte av ren oartighet jag väljer att inte diskutera om det är en nationell angelägenhet med malmtransporterna. Det är snarare för att ge det tillräckligt med tid jag väntar till i morgon. Annars blir det så snuttigt i replikerna.

Anf. 16 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Det hade i alla fall varit intressant att få höra en principiell uppfattning om huruvida hållbara malmtransporter är en nationell angelägenhet. Sedan kan vi diskutera i detalj i morgon. Det ser jag fram emot.

Jag tänker på detta med underhåll och att vi hade en offentlig utfrågning. Sekos företrädare hade mycket att önska när det gäller underhållet. De föreslog någon form av Marshallhjälp, som de uttryckte det, med 1 miljard per år.

Catharina Elmsäter-Svärd uttrycker det så att det ska vara marknads-ekonomiska lösningar. Det tolkar jag så att när staten har ett övergripande nationellt ansvar tar man ett par steg bakåt och säger: Det här måste ni fixa. Jag anser att det är viktigt att skapa en infrastruktur där man har tillräckligt med spår. Man kan inte lösa de här problemen genom att öka banavgifterna. Då har man inte gjort någonting utan slår ett slag i luften.

Vi har hela tiden hävdat att höjda banavgifter inte leder till det man vill åstadkomma, utan det leder till motsatsen. Det ger negativa effekter.

I fallet med Öresundsbron minskar man persontrafiken på järnväg därför att det blir så dyrt. Det var väl inte så vi skulle lösa problemet med de brister som infrastrukturen har, utan det handlar väl om att de som har det politiska ansvaret stiger fram, är offensiva och skapar de bästa möjliga förutsättningarna.

Anf. 17 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Jag ska kanske trots allt svara Siv Holma på den mycket enkla frågan om hållbara malmtransporter är angeläget för nationen. Ja, det är självklart att de är. Det är också därför som jag har träffat företrädaren från Pajala kommun Bengt Niska för inte så länge sedan. Jag har också träffat vd:n för det nya Northern resources. Det gör jag inte för att jag är ointresserad.

Jag tycker att man ska se banavgifterna som en liten del. Jag ber om ursäkt, fru talman, för att det blir mycket järnväg just nu. Ser man till infrastrukturen handlar det om att minska sårbarheten. Vi behöver ha fler mötesplatser och vi behöver ha fler dubbelspår på strategiskt utvalda ställen. Vi behöver nya spår. Jag tror att vi får titta på en mängd olika

saker. Det viktiga är att se hur vi får mest nytta och mest infrastruktur för pengarna, och helst så tidigt som möjligt.

Låt mig gå tillbaka till Öresundsregionen igen. När bron en gång i tiden byggdes var själva överenskommelsen att den skulle betalas av trafikanterna med avgifter både på järnväg och på väg. Situationen när järnvägsmarknaden skulle dra i gång på allvar när bron öppnades var inte bra. Det är därför som staten varje år har betalat till konsortiet för att på så sätt subventionera. Det är fantastiskt att Skånetrafiken har tagit över huvudansvaret. Det handlar bland annat om nationella resor, men det har också en stor betydelse för regionen.

Nu pratar vi om att gå tillbaka till ursprungstanken och fullfölja det som regeringen redan har beslutat med den nya järnvägslagen. Är det en chockhöjning eller inte? Det får man avgöra själv. Första steget handlar om lite drygt 3 kronor för en enkelresa. Det viktigaste är att titta på konsekvenserna och analysera innan man går vidare med fortsättningen.

Anf. 18 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M):

Fru talman! E22:an genom Skåne, kraftsamlingsprojekt, elektrifiering av Inlandsbanan och muddring för bättre farled i Norrköping är bara några av de 2 800 projekt som Trafikverket just nu driver på infrastrukturuområdet. Det är projekt som har blivit och kan bli verklighet genom det historiska anslag som alliansregeringen tillför infrastrukturen genom den nationella planen.

Mycket av den ansvarsfulla politik på infrastrukturuområdet som vi genomför i landet kanske inte får den mediala uppmärksamhet de är värda enligt många syn. Oavsett medial uppmärksamhet är projekten mycket viktiga för de orter och de regioner där inte bara en invignings-spade satts i jorden utan där det finns grävmaskiner för att fullfölja de arbeten som alliansregeringen har startat. Vi har kraftigt höjt anslagen till drift och underhåll och satsar på att bygga bort flaskhalsar därför att driftsäkerheten är prioriterad och måste bli bättre. Det är slut på tidigare socialdemokratiska regeringsår med underfinansierad klippa-bandetpolitik. Då räckte pengarna i många fall inte längre än, som jag sade tidigare, till en första-spädtag-ceremoni – det var ett vedertaget begrepp tidigare.

Det är tydligt att De rödgrönas budgetmotion är en motion i opposition. De lovar mycket, men det är halvfinansierat. Projekt som Norrbottenabanan och Ostlänken är tydliga exempel på detta.

Oppositionen föreslår en kilometerskatt på transporter av varor på väg. Det vore intressant att höra De rödgrönas gemensamma tankar om kilometerskatten i dag. Är det samma lovord från Socialdemokraterna i dag drygt tre månader efter valet som det var före valet? Utskottets ordförande gör kanske i dag en annan analys av kilometerskatten som skulle drabba hela landets industrier och alla konsumenterna ute i landet. Är det samma lovsång till kilometerskatten i dag? Det är en fråga till Ygeman.

Infrastruktur är inte enbart järnväg, inte enbart sjöfart, inte enbart väg, inte enbart IT eller flyg, utan infrastruktur är allt detta samlat. Man kan inte föra en enögd politik där järnvägen ställs i konflikt med andra transportslag. Det är infrastrukturen som knyter samman människor, jobb och företag. Dessutom har vi vid flera tillfällen sett sårbarheter i systemet när det har förts en enbent infrastrukturpolitik.

Askmolnet i våras gjorde oss alla uppmärksamma på järnvägens roll när flyget stod still. Samma sak gällde förra vinterns tågproblem då bus-sar chartrades in över hela landet för att stötta järnvägen när den hade problem. Infrastrukturen är ett gemensamt system, och det måste åter-speglas i den politik som förs.

Även om jag med tanke på oppositionens tidigare talare kan konstatera att en stor del av dagens debatt handlar om järnväg vill jag att vi då och då försöker att återkomma till att trafikslagen inte konkurrerar med varandra utan kompletterar varandra i ett komplext och viktigt system.

Fru talman! Häromdagen presenterades siffror om vägsäkerheten. Där framkom att antalet dödade i trafiken har halverats de senaste tio åren. Det är fantastiska siffror, även om det är svårt att vara positiv så länge som en enda person dör i trafiken. Antalet omkomna i år förväntas landa på ca 290 personer. Det kan jämföras med 358 föregående år. Vi har fortfarande en bit kvar för att nå de nya målen med nollvisionen, men arbetet med vägsäkerheten måste också fortsätta och vara intensivt.

Oppositionen vill gärna använda ett uttalande av Anders Borg från 2007 om vikten av att investera även i vägar. Oppositionen använder aldrig detta citat när man talar om att många liv räddas på våra vägar tack vare de satsningar som görs.

Inte mindre än sex gånger valde oppositionen att i debatten den 13 december lyfta upp vad Anders Borg sagt. Så gör man även i dag, men bara när man diskuterar järnvägen. Det nämns aldrig när man diskuterar trafiksäkerhet och räddandet av liv på våra vägar.

Ygeman nämnde min tågresa då jag blev försenad till ett utskotts-sammanträde. Han tyckte att det var typiskt med tanke på den infrastrukt-ur vi har. Men Ygeman borde ha vetat att det inte var infrastrukturens fel utan tågoperatörens. Det handlade alltså inte om infrastruktur den gången, även om vi har många problem även med den. Jag vill bara nämna detta.

Dagens debatt handlar inte om det som borde ha gjorts för tio år se-dan och inte heller om det som får effekt först om 20 år. Dagens debatt handlar om nuet och den närmaste framtiden, om hur vi bäst tar vara på den infrastruktur vi har och utvecklar den för att öka resandet och få större trafiksäkerhet.

År 2006 satsade den dåvarande socialdemokratiska regeringen, som tidigare nämnts, 3,8 miljarder kronor på drift och underhåll av järnvägen. Sedan dess har alliansregeringen kraftigt höjt anslagen, och de ligger nu långsiktigt på 5,3 miljarder. Det tål att upprepas: 5,3 miljarder; det är en kraftig ökning. Det kan vara bra att ha som underlag inför eventuella replikskiften.

Detta kommer att resultera i en total satsning på 64 miljarder till drift och underhåll av järnvägen under planperioden. Hur en ökning på 39 procent till drift och underhåll kan bli en minskning, som oppositionen påstår, krävs det en kreativ oppositionsmatematiker för att komma fram till. Vi har haft en period då det investerats mer än någonsin tidigare i järnväg. Den nya planperioden, de närmaste tolv åren, innebär ytterligare nya investeringar på 65 miljarder kronor när det gäller järnväg. Förvisso sker justeringar i anslagen mellan planen och åren, men det är naturligt att så sker. Det är inte möjligt att på kronan långt i förväg veta hur kost-

naderna faller ut på de 2 800 projekt som Trafikverket samtidigt har i gång.

Oppositionen försöker påtala att man därmed tar bort pengar från infrastrukturen, från järnvägen. Det är nog samma kreativa oppositionsmatematiker som varit framme även i den beräkningen. När ni påstår att någonting tas bort, kan ni då ge exempel på något järnvägsprojekt som tas bort? Det måste väl vara så att någonting tas bort när ni påstår att det tas bort 2,2 miljarder kronor?

Vi anser att man inte ska ha en enögd politik där järnvägen står i konflikt med andra transportslag. Att bara investera i järnvägen och låta de många eftersatta vägarna och propparna i trafiken, som drabbar bussar, bilar och godstransporter, vara oåtgärdade vore ansvarslost och ett svek mot miljoner invånare och skattebetalare som har berättigade krav också på god och säker vägstandard. Den samsynen måste vi ha. Vi måste se både vägens och järnvägens betydelse.

En debatt som inte passerat obemärkt är diskussionen och påståendena om chockhöjningar av broavgiften över Öresundsbron. Flera har i dag tagit upp detta. Först och främst vill jag vara tydlig med att säga att alliansregeringen är mån om den fantastiska utveckling som Öresundsregionen visat, och några förslag på chockhöjningar har det aldrig varit tal om.

Det beslut som vi i riksdagen nu är med och fattar gäller inte avgifternas storlek utan att Trafikverket i enlighet med järnvägslagen sätter avgifter på infrastrukturen. Det är faktiskt märkligt att den nuvarande oppositionen, som var med och tillstyrkte järnvägslagen 2004, vilket innebar att vi skulle frikoppla avgiftssättningen från riksdagen, nu är emot att regeringen vill ta bort de felaktigheter som finns kvar sedan den lagen infördes. Man är emot att fullfölja tidigare beslut som man varit med om att fatta. Det vore intressant att få en kommentar till detta av Stina Bergström, Siv Holma och Anders Ygeman.

Prissättning på användande av infrastruktur är inte en uppgift som ska ligga under riksdagen. Jag tror att ni inom oppositionen håller med om att vi inte ska låsa avgiftssättningen till Sveriges riksdag.

I samband med detta har vi från Alliansens sida varit tydliga med att den föreslagna passageavgiften på 650 kronor per tåg utvärderas och att en konsekvensanalys genomförs. Arbetet och den positiva dialogen med våra företrädare och kolleger från Skåne har resulterat i att vi förstärkt regeringens proposition med ett tillkännagivande i vårt betänkande om en konsekvensanalys av Trafikverkets förslag på passageavgifter. Ett svar på Siv Holmas fråga är alltså att vi har haft en nära dialog med våra lokala företrädare. Det är ett viktigt tillkännagivande vi gör, och det bör lugna den mest orolige, inklusive Siv Holma, Stina Bergström och Anders Ygeman.

Det är förvånande om någon kan ifrågasätta att det verkligen kommer att ske en konsekvensanalys, något som vi ibland hör i den lokala debatten. Trafikverket har uttryckt att man vill göra denna genomgång av de konsekvenser som kan bli. Vi i trafikutskottet understryker detta ytterligare med ett tillkännagivande, och vi har också hört vad ministern har sagt i dag i den delen. Det finns ingen logik i att säga nej till detta förslag, med de hängslen och den livrem som vi förstärkt ärendet med i och med vårt tillkännagivande.

Trafikverket bedömer att deras förslag om en passageavgift på 650 kronor för ett helt tåg innebär, som många sagt, att priset på en enkelbiljett mellan Malmö och Köpenhamn ökar med i storleksordningen 3 kronor, någonstans mellan 3:00 och 3:50, förutsatt att hela avgiftsökningen tas ut på biljettpriset. Vi vet dock inte om det kommer att ske. Det är det som oppositionen i debatten vill kalla en chockhöjning.

Enligt det ursprungliga avtalet från 1991 var grundtanken att järnvägsföretagen skulle ta sitt ansvar för en betydande del av finansieringen av järnvägsförbindelsen. Danmark och Sverige ändrade villkoren då de bedömde att marknaden inte hade förmåga att betala dessa avgifter, när SJ lämnade in den begäran. Intäkterna från järnvägstrafiken kom aldrig att påverkas av trafikvolymen, utan intäkten räknades i stället årligen upp med index. Det är det som gett de stora konsekvenser som vi i dag har.

I dag, 2010, har marknadsförutsättningarna förändrats i positiv riktning, och järnvägsmarknaden har en mycket bättre förmåga att betala avgifter för trafik på bron än den hade 1991, bland annat beroende på en mycket positiv resandeutveckling. Resandet har ökat från 4,3 miljoner resor 2001 till över 11 miljoner resor 2009. Bedömningen är att järnvägsmarknaden i dag har mycket bättre förmåga att betala avgifter enligt intentionerna i det ursprungliga avtalet som låg till grund för detta.

Synsättet där regioner, pendlare eller företag är med och betalar är på intet sätt nytt utan är i dag närmast en förutsättning för att kunna sätta i gång med stora infrastrukturprojekt till nytta för regioner och landet i dess helhet. Två tydliga exempel på trafikantavgifter, där de som nyttjar infrastrukturen också är med och betalar, är det västsvenska paketet och Förbifart Stockholm. Men det finns långt fler exempel på broavgifter och passageavgifter runt om i landet; jag tänker på broarna i Sundsvall och Motala. Om man inte ser betydelsen av trafikantavgifter är man svaret skyldig beträffande hur man vill finansiera alla föreslagna projekt som bygger på medfinansiering. Säger oppositionen nej till bron i Sundsvall? Säger oppositionen nej till bron i Motala? Vi vet att Miljöpartiet och Vänsterpartiet säger nej till Förbifart Stockholm, men vad säger Socialdemokraterna? Säger ni nej till det västsvenska paketet? Det är en mycket märklig linje som oppositionen företräder.

Fru talman! Avslutningsvis: Detta betyder inte att vi nu är nöjda genom alla satsningar vi gör på drift, underhåll och investeringar i infrastrukturen. Vi ser att behoven är stora, och vi har mer kvar att göra för att minska sårbarheten i systemet och få bort flaskhalsar. Fortfarande står människor och väntar på tåg som inte kommer i tid, och det är ingenting som man med automatik får bort hastigt, tyvärr.

Infrastrukturen behöver både anslag och nytänkande, något som alliansregeringen bevisligen genomför. Det är inte heller bara regeringen som kan åtgärda de brister som i dag finns. Det är också de aktörer som använder infrastrukturen som har ett ansvar. För att man ska lyckas måste järnvägens och vägens aktörer och alla entreprenörer som jobbar på våra vägar och järnvägar tillsammans med en ansvarsfull politik samarbeta för ett mindre känsligt system. Detta finns det anledning att återkomma till.

Fru talman! Vi närmar oss jul, och det känns viktigt att få skicka ett stort tack till vårt kansli i trafikutskottet, som på ett förnämligt sätt har stöttat utskottets ledamöter med mycket bra underlag och ett fantastiskt

arbete i vanlig ordning. Jag vill också önska talmannen med personal en riktigt god jul. Debatten fortsätter, men redan nu vill jag önska oppositionen, alliansledamöterna och ministern en riktigt god jul och ett gott nytt år.
(Applåder)

Anf. 19 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Det är jobbigt med färdigskrivna tal, till och med de långa. Nu inträffade ju det magiska att jag svarade på Jan-Evert Rådströms fråga 1 timme och 17 minuter innan han ställde den. Jag tänker inte uppta kammarens tid med att repetera den.

Jag blir lite konfunderad. Varför är det för Moderaterna helt logiskt att höja avgifter på järnväg men helt otänkbart att höja dem på asfaltsväg? Jag kanske kan få ett svar på den frågan.

Jan-Evert är otroligt nöjd med trafikpolitiken, nöjd med underhållet, nöjd med järnvägsinvesteringarna och nöjd med alliansregeringen. Jag tror att Jan-Evert är den ende som är så nöjd med trafikpolitiken och järnvägsinvesteringarna, Anders Borg möjligen oräknad.

Jan-Evert citerar Anders Borg från Sydsvenskan. Men trots 18 minuters tal förstod jag inte riktigt. Delar Jan-Evert Rådström Anders Borgs analys att Sverige har överinvesterat i järnväg, eller menar Jan-Evert att det krävs ytterligare investeringar för att råda bot på det trafik- och tågkaos som alla, utom möjligen Jan-Evert Rådström, ser som uppenbart?

Anf. 20 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! När det gäller avgifter på väg sade jag ju precis att vi inför passageavgifter också på vägprojekt, och vi har ett skattesystem som gör att bilismen ständigt betalar på den infrastruktur som den utnyttjar.

När det gäller Anders Borgs uttalande tycker jag att Ygeman har en väldigt ensidig syn. Den finansminister som Anders Ygeman hänvisar till är den finansminister som har skrivit under budgeten med historiens största satsning på järnväg. Det är den finansminister som har skrivit under på att vi amorterar 35 miljarder kronor på infrastrukturprojekt, så att vi slipper att betala räntor och i stället kan bygga järnväg och väg för de pengarna. Det är en finansminister som på alla sätt har visat att han jobbar med både trafiksäkerhet och med betydelsen av vägar för hela vårt land, och det är framför allt en finansminister som har gjort historiens största satsning på järnvägsområdet.

Anf. 21 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag vet inte om någon blev klokare av det där. Det var en trevlig hyllning av den egna politiken och Anders Borg så här i juletid, men den visar samma förfärande brist på insikt om vad som är problemet. Regeringen och Anders Borg har fått kritik av Riksrevisionen, av regeringens egen utredare och av Trafikverket för bristande nyinvesteringar i järnväg. I den budget som nu ligger på riksdagens bord mer än halverar ni nyinvesteringarna i järnväg, och Jan-Evert Rådström väljer att i stället för att svara på min fråga hålla ett hyllningstal till Anders Borg. Jag måste därför repetera min fråga: Delar Jan-Evert Rådström Anders Borgs uppfattning att Sverige har överinvesterat i järnväg?

Anf. 22 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Det jag nämnde tidigare var ett bevis på att jag vet att vår finansminister anser att man ska satsa stora resurser på järnväg. Jag delar alltså Anders Borgs syn på att det är viktigt med både väg- och järnvägsinfrastruktur. Det är ganska tydligt.

Ygeman är så glad för att vi har lite delfinansiering av en framtida höghastighetsjärnväg och talar så varmt om Shinkansen i Japan, den höghastighetsjärnväg som byggs där. Det är den enda höghastighetsjärnväg i världen som går vintertid. Annars körs inte höghastighetståg i världen vintertid, men i Japan körs de på grund att man har 35 000 hetvattensprinklers som besprutar tågen under tiden de går. Jag undrar om du miljömässigt kan komma överens med Miljöpartiet i den frågan.

Anf. 23 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Jag vill ställa samma fråga som Anders Ygeman ställde till Jan-Evert Rådström: Varför är det okej att lägga avgifter på järnväg men inte på vägtrafiken? Varför är det okej att höja avgifterna på kollektivtrafiken – i exemplet med Öresundsbron skulle det ju bli följderna – men inte att höja koldioxidskatten, som skulle höja priset för vägåkandet i stället? Jag kanske kan få ett bättre svar på den frågan.

Jag har också en annan fundering. Jan-Evert Rådström och jag kommer från samma del av landet, nämligen Värmland. Det finns något som heter Järnvägsnätet Värmland. Det är ett nätverk av värmlänningar som har tröttnat på de stora förseningarna, som ställer till stora problem för deras arbeten och företag.

De har flera önskemål, men det som är högst på deras önskelista är för mig helt rimligt. De vill nämligen att tågen ska gå enligt tidtabellen, så att de kan vara säkra på att komma i tid till sina möten och arbeten här i Stockholm. De åtgärder som behöver vidtas på Värmlandsbanan mellan Kil och Laxå är flera. Det handlar om fler mellanblock, mötesspår och bättre underhåll, men de ryms inte i regeringens budget. Min fråga till Jan-Evert Rådström är: Är du beredd att arbeta för att din regering inom en snar framtid kommer att anslå mer pengar för att de här åtgärderna ska kunna genomföras? Det handlar om att de här värmlänningarna och alla andra tågpendlare i framtiden ska kunna lita på att tågen kommer fram i tid.

Anf. 24 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Jag tyckte jag var ganska tydlig tidigare när jag sade att också avgifter på väg går tillbaka till infrastrukturen. Det är samma på järnväg.

Vi har Europas lägsta banavgifter. Det talas från oppositionen om behovet att öka drift- och underhållsanslagen. Men det är också väsentligt att trafikoperatörerna är med och bidrar till att vi förbättrar den infrastruktur som finansieras till någon enstaka procent med banavgifter.

Oppositionen är motståndare till att vi får mer pengar till drift och underhåll genom banavgifter på järnvägen. Till och med SJ tycker i dag att det är viktigt att vi höjer banavgifterna så att det går mer pengar till infrastrukturen.

När det gäller de regionala frågorna vill jag gärna kommentera dem fullt ut, och vi kan ta en särskild debatt om det. Jag kan ta ett exempel.

Det är mötesspåret på sträckan Kil–Karlstad. Det är fortfarande inte klart. Det ska byggas, men det kan inte komma i gång förrän vi vet att alla planarbeten är klara.

Stina Bergström vet väldigt väl att vi följer de demokratiska regler som finns. De planer som läggs fram ska följa lagen så att det är möjligt att bygga. Det är vad det beror på när det gäller mötesstationen på sträckan Kil–Karlstad. Det är samma sak med de övriga. Vi gör allt vad gäller investeringar. Men vi kan inte bygga allt på en och samma gång.

Anf. 25 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Nu talar jag inte om det lilla mötesspåret mellan Kil och Karlstad, Jan-Evert Rådström. Jag talar snarare om det ministern talade om här, ett dubbelspår mellan Kil och Karlstad. Det är vad som skulle behövas för att lösa upp flaskhalsen.

Det förslaget liksom alla andra förslag som behöver genomföras på banan för att människor ska komma fram i tid finns inte med i planerna till 2020. Det finns inte pengar anslaget i regeringens budget.

Det är också mycket som behöver göras vad gäller godstransporterna på järnväg. Vi har här talat om kilometerskatt och den debatt om uppstod när förslaget kom upp att vi skulle införa det. Det var många som var oroliga inom industrin. Det är helt förklarligt om man har sina transporter på väg.

Nu har det kommit upp en annan debatt som i alla fall har nått mig. Det handlar om näringslivets stora oro för förhållandet på järnvägen bland annat när det gäller de lågtrafikerade banorna och underhållet där.

Trafikverket menar att flera banor behöver stängas. Vi hade till exempel Frykstadbanan som vi fick lov att stänga i våras. Där görs nu vissa investeringar. Men de är långt ifrån tillräckliga för att trafiken ska kunna öka i den omfattning som bland annat industrin har behov av.

Nu skulle jag vilja veta om Jan-Evert Rådström liksom jag är orolig för att vår svenska skogs- och stålindustri påverkas negativt av järnvägens stora problem.

Anf. 26 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Mötesspår är planerade på sträckan Karlstad–Laxå och kommer att byggas så snart det finns möjlighet. Det gäller egentligen all infrastruktur. Det som vi får in i planen bygger vi när det finns med och görs möjligt.

Det sades att tågoperatörerna och skogsindustrin är oroliga. Jag vill påminna Stina Bergström om mötesspår på sträckan Karlstad–Laxå och mötesspåret på sträckan Karlstad–Kil över huvud taget inte fanns med i den socialdemokratiska regeringens förslag. Där fanns inte tanken på att dessa åtgärder skulle göras, som också är bra för skogsindustrin.

Vad gjorde vi ytterligare för skogsindustrin och näringslivet? Jo, vi gjorde närtidssatsningar 2009 och 2010. Näringslivet hade där stora önskemål om vilka satsningar som vi kan göra som är effektiva för skogsindustrin och näringslivet. Vad gjorde regeringen? Jo, den följde tågoperatörernas förslag till hundra procent.

Det var deras prioritering som låg till grund för vilken prioritering som regeringen gjorde. Det är åtgärder som inte fanns med i den förra

regeringens diskussioner men som vi har gjort. Det finns mycket kvar att göra på detta område.

Jag är alltid orolig. Så länge som det finns risk att ett godståg står still och inte kommer fram vet jag att det inte är bra. Men vi har en väldigt bra dialog med den svenska industrin om hur vi ska försöka att prioritera så att projekten kommer i rätt ordning utifrån dess behov.

Det är inte alltid perfekt att vi står här i kammaren och har en regionalpolitisk debatt där vi vill försöka att visa oss bra för hembygden.

Anf. 27 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Jag tänker på att Jan-Evert Rådström talade om att ni har eller har haft en väldigt bra dialog med partivännerna i Region Skåne. Jag undrar därför över en skrivning som utskottsmajoriteten har i sin text som svar på frågan om höjda avgifter.

Det står: "Samtidigt konstaterar utskottet att ingen konsekvensbeskrivning av föreslagets förväntade effekter i olika avseenden, vare sig på kort eller längre sikt, har redovisats i propositionen eller på annat sätt för utskottet. Regeringens förslag bör godkännas av riksdagen. Samtidigt bör riksdagen rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för konsekvenserna av de planerade avgiftsändringarna."

Min naturliga fråga är: Varför ska man göra en konsekvensbeskrivning efter höjningarna och inte som brukligt är före? Det är vad dina partikamrater i Region Skåne talar för. De beskriver de höjda avgifterna för pendeltågstrafikanterna från 1 900 till 2 700 kronor.

De kunde ta fram de konsekvenserna. Här låtsas ni som att det inte finns några konsekvensbeskrivningar. Sedan skyller ni på att regeringen inte har gjort några konsekvensbeskrivningar. Hade det inte varit bättre att skicka tillbaka frågan och säga: Vi behöver konsekvensbeskrivningar till riksdagen för att kunna fatta ett korrekt beslut?

Anf. 28 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Jag beklagar att Siv Holma fortfarande inte håller sig till den del som vi debatterar här i dag om passageavgifterna. Vi diskuterar den del som Trafikverket har föreslagit om att vi ska höja avgifterna med 650 kronor för passage med tåg. Det är en höjning med maximalt 3:00–3:50 kronor. Vi har inte sagt någonstans att vi fullt ut ska höja avgifterna så radikalt.

Varför gör vi detta tillkännagivande? Det står i Trafikverkets egna förslag som det lämnade in till regeringen att det avsåg att göra att konsekvensanalys även av denna lilla höjning på ca 3 procent. Det står i Trafikverkets förslag till regeringen. Det gjorde regeringen lugn i denna fråga. Det har ett stort ansvar och ser vikten av att Öresundsregionen får fortsätta att växa i en positiv riktning.

När ärendet kom till trafikutskottet ville vi förstärka det som regeringen redan har fått del av från Trafikverket.

Men vi ville också att riksdagen skulle få del av denna analys, som regeringen visste skulle komma. Det är fullt naturligt.

Om man ska prata om byxor, livrem och hängslen vet jag ingen fråga där jag kan känna mig så trygg som i denna trots att Siv Holma försöker påtala en farhåga som inte ens finns i denna diskussion.

Anf. 29 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Jag kan bara konstatera att Jan-Evert Rådströms partikamrater i Region Skåne delar min uppfattning i frågan, inte Jan-Evert Rådströms uppfattning.

Jag ska ta upp en annan sak. Jan-Evert Rådström vill, precis som alla andra representanter från alliansregeringen, lägga skulden på föregående regeringar vad gäller underfinansieringen av infrastruktursatsningarna. Jag tog upp detta i mitt anförande, och sade att när till exempel Moderaterna var i opposition föreslog ni aldrig högre nivåer på banunderhåll än den socialdemokratiska regeringen. Tvärtom fanns det några av era partipartner som till och med ville överföra mer från väg till banunderhåll.

Som jag sade: Är det inte dags att sluta kasta sten i glashus? Ni har samma ansvar som föregående regeringar eftersom ni inte föreslog mer pengar. Att ni sedan yvas över att ni i regeringsställning har privilegiet att kunna göra verklighet av förslagen till satsningar må vara hänt. Det är självklart att ni ska ha det. Men vi från de rödgröna partierna har också finansierat våra föreslagna höjningar. Också vi drar slutsatser av det som har varit. Det har inte varit bra, och därför har vi förslag om att öka satsningarna på till exempel nya järnvägsinvesteringar.

Jag tycker att det kunde vara klädsamt med lite politisk hederlighet i sammanhangen och att jämföra päron med päron och inte med något annat.

Anf. 30 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Det blir intressant att avsluta mitt sista inlägg i denna debatt med att tala om hederlighet.

Alliansregeringen har inte riktigt samma syn som oppositionen. Vi vill vara bäst när det är match. Vi vill inte vara bäst när det är övning. Det är det som är dilemmat med oppositionen. De enda gånger ni anser att ni vill satsa på infrastruktur och som ni satsar på järnväg är när ni är i opposition. Det är skillnaden mot den politik som alliansregeringen nu har; vi är bäst i matchen. Vi anslår de medel som vi faktiskt också finansierar när vi sitter i regering.

Det är detta som är dilemmat för er. När nuvarande opposition, den socialdemokratiska regeringen, ledde infrastrukturpolitiken i vårt land gjordes inte satsningarna, Siv Holma. Det var den regering som Siv Holma stödde. Man ska inte kasta sten i glashus, men man ska vara bäst när det är match.

Anf. 31 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! Det är fantastiskt att få debattera infrastruktur, för det finns väl inget ämne som engagerar så mycket och så många.

Rent formellt yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Även jag tänker upprepa mig lite, men bara lite, från debatten om järnvägen som vi hade i förra veckan. Jag konstaterar att fungerande eller inte fungerande infrastruktur berör var och en i vardagen väldigt mycket. Det handlar om att som person komma fram tryggt och säkert och i tid. Det gäller naturligtvis i lika hög grad godstrafiken. Det är bara att konsta-

tera att en väl fungerande infrastruktur är en av de starkaste tillväxtfaktorer vi har. Det är det väl ingen som har någon annan åsikt om.

Utgiftsområde 22, som vi diskuterar i dag, omfattar drygt 40 miljarder kronor i budget för 2011. Det är en nivå som trafik- och infrastrukturfrågor ligger på åren framåt. Man kan konstatera att 361 miljoner går till politiken för informationssamhället. Resterande, nästan 40 miljarder, går till just kommunikation och infrastruktursatsningar i övrigt. Det är en himmelens massa pengar, och som har sagts här är det bra att man gör rätt saker med dessa pengar.

Fru talman! Man kan konstatera att en av grundstenarna i Alliansens och Folkpartiets politik inom infrastrukturområdet är den nationella plan – Nationell plan för Sveriges transportsystem 2010–2021 – som har tagits fram och som fastställdes av alliansregeringen i mars i år.

Som statsrådet sade här är det centralt att transportslagen kompletterar varandra. Det var det som var så kännetecknande när man tog fram planen; den hade ett tydligt trafikslagsövergripande perspektiv. Man hade ett arbetssätt med lokal och regional delaktighet. Det gav väl förankrade prioriteringar. Jag tycker att man ska ha stor respekt för de prioriteringar som har gjorts ute i olika regioner i Sverige.

Detta innebär att vi nu har en plan som är fullt ut finansierad och som kommer att hålla under de här åren. Det är något som vi har saknat tidigare. Någon här tog upp det här med att känna stolthet över saker och ting. Jag tycker att vi från Alliansens sida kan vara stolta över planen. Nu har vi någonting att arbeta med, och vi vet att vi kommer att komma i mål med det.

Fru talman! Till syvende och sist handlar det om prioriteringar, även om man kan få intrycket av debatten här i dag att det bara är att rada upp saker och ting och att det blir något slags sluträkning som man betalar sedan.

Något som är alldeles klart, även om det nu påstås både det ena och det andra, är att anslagsnivån för drift och underhåll har prioriterats. Det gäller både vägar och järnvägar.

Vi har som sagt diskuterat järnvägar mycket nu under hösten. I några debatter har vi diskuterat Transportstyrelsen och kvalitetsavgifter. Vi hade också en aktuell debatt om läget i järnvägstrafiken i förra veckan.

Jag vill ändå återigen trycka på – bara för att det ska bli övertydligt – att anslagsnivån för drift och underhåll på järnväg de facto har höjts från 2006 års nivå på 3,8 miljarder till nuvarande nivå på 5,3 miljarder. Det är en långsiktig nivå. Det är bara att titta på hela planen; den ligger på samma nivå under hela planperioden.

När det gäller investeringarna är det betydligt mer intressant att se på det totala. Det finns 64 miljarder. När det sedan gäller exakt vilket år de ligger på bygger det mer på vad som är praktiskt möjligt. Motsvarande siffra för vägar är att drift och underhåll ligger på drygt 9 miljarder kronor.

Man kan också se att det trafikslagsövergripande perspektivet har gett utslag i myndighetsstrukturen. Vi fick först Transportstyrelsen 2009 och sedan Trafikverket och Trafikanalys 2010. Inriktningen är fullständigt klar: Man ska ha samsyn och samverkan mellan trafikslagen.

Om man ser på åtgärdsplaneringen är det samma sak där. Det som är intressant, men som vi kanske inte ska diskutera så mycket här i dag, är

den så kallade fyrstegsprincip som man har i planeringen i dag. Den går ut på att man steg för steg analyserar hur ett trafikproblem bäst ska lösas. I första hand ska man se hur man kan påverka behovet av transporten, och i sista hand ska man besluta om nybyggnation. Det är ett sätt att på ett klart och tydligt vis använda pengarna rätt.

Fru talman! En av de punkter som kanske har diskuterats mest är frågan om avgiftssättning på Öresundsbron vad gäller persontrafiken med järnväg över bron. Jag tänker lägga en del tid på detta, för jag tycker att det är viktigt att det blir rätt.

Förslaget om avgifter och den förändring av principen för uttag av avgifter som utskottet har ställt sig bakom innebär att nuvarande betalnings- och avgiftsvillkor upphör att gälla. I stället ska de principer gälla som finns i järnvägslagen från 2004. Det ska likställas så att samma princip ska gälla även för Öresundsbron. Det riksdagen har att ta ställning till – det har sagts många gånger – är inte avgiftens storlek utan principen att det är Trafikverket som bestämmer avgifterna inom den ram som järnvägslagen ger. Det kommer även att gälla persontåg på Öresundsbron. Det här gäller redan för godstrafiken. Passageavgiften för 2011 ligger på 2 800 kronor per tåg. Det ska jämföras med persontågen där det i avtalet från 1999 tas ut vanlig banavgift, vilket motsvarar 40 kronor per passage.

Det har sagts här att uttaget av avgifter inte är ett självändamål. Orsaken till att man tar ut avgifter – det gäller både dessa avgifter och banavgifter – är att man ska få ökade resurser till drift och underhåll av infrastrukturen så att den kan bli bättre.

När det gäller banavgifter finns det en tydlig koppling till kvalitetshöjande åtgärder. Det säger även tågoperatörerna. De är beredda att betala för att det ska fungera bättre.

Att det nu går att ta bort undantaget för Öresundsbron beror på att en av grundförutsättningarna, det vill säga marknadsförutsättningarna, har förändrats. Det är ett kraftigt ökat resande. Det har gått från 4,3 miljoner resor 2001 till 11,1 miljoner resor 2009. Men icke förty har vi från Folkpartiets sida stor respekt för att denna typ av förändring, av naturliga skäl, kan skapa oro och ge negativa konsekvenser. Det är något som utskottet har sett allvarligt på och anser att vi måste säkra oss mot. Utskottet är naturligtvis inte berett att acceptera avgiftsnivåer som hämmar utvecklingen och tillväxten i Öresundsregionen. Det skorrar falskt när man säger så. Därför har en majoritet i utskottet ställt sig bakom ett tillkännagivande till regeringen som innebär att regeringen ska återkomma med en redogörelse för konsekvenserna av de planerade avgiftsändringarna.

Fru talman! Även om vi inte ska diskutera den direkta avgiftsnivån dristar jag mig till att ta upp frågan eftersom det har funnits så många siffror i diskussionen. Trafikverket har börjat sin process för att fastställa en rimlig nivå för avgiften. Det som nämns är 650 kronor per passage. Man har räknat ut att det motsvarar drygt 3 kronor på en 100-kronorsbiljett mellan Malmö och Köpenhamn. Jag har i den debatt som jag har fört både nationellt och regionalt tyckt att det är acceptabla nivåer.

Utskottet tycker att det är viktigt att få se konsekvenserna av ytterligare avgiftshöjningar. Det är därför vi föreslår detta tillkännagivande, som jag hoppas att riksdagen kommer att anta i dag. På det sättet tar

Folkpartiet och Alliansen fullt ut ansvar för sitt beslut, det vill säga att det här inte ska få orimliga konsekvenser. Här finns både nationella och regionala perspektiv som måste beaktas.

Det här synsättet att regioner, pendlare och företag är med och betalar är inte nytt. I dag är det närmast en förutsättning för att kunna sätta i gång stora infrastrukturpaket till nytta för både regioner och landet som helhet. Det har också nämnts här att det finns tydliga exempel på detta. Nu ser vi det västsvenska paketet med avgifterna i Göteborg, trängselavgiften i Stockholm samt broarna i Sundsvall och Motala. Vi måste nog vänja oss vid att om det ska bli bra infrastruktur måste trafikantavgifter tas ut.

Låt mig vara extra tydlig. Alliansen tar fullt ansvar för att logiskt ändra en princip att det faktiskt är järnvägslagen som ska gälla, men samtidigt ska vi ta ansvar för att detta inte får orimliga konsekvenser genom att riksdagen kräver att få en redogörelse för konsekvenserna. Den första höjningen tycker nog de flesta är rimlig, men vi måste ändå se vidare.

Fru talman! Jag tänkte avsluta med att jag för övrigt förväntar mig att regeringen återkommer med förslag till åtgärder för att säkra svensk sjöfarts konkurrenskraft under svensk flagg.

Anf. 32 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Först kan jag notera att Lars Tysklind är ärligare än sina kolleger på allianssidan. Han konstaterar att det kommer fler avgiftshöjningar på Öresundsbron, inte bara den första lilla som Lars Tysklinds kolleger ville diskutera. Det tycker jag han förtjänar all heder och respekt för. Jag hade önskat att kanske samma hederlighet hade funnits från resten av allianssidan.

Fru talman! I övrigt har vi haft fem år med borgerlig regering. Efter det är Lars Tysklind nöjd med att underhållsbudgeten har ökat i ungefär samma grad som resandet. Det står Lars Tysklind helt fritt att vara nöjd. Men hur har resenärerna känt av den budget som du är så nöjd med? Så sent som i helgen ställdes hälften av all tågtrafik in. Hur många år till ska det krävas innan resenärerna ser någon skillnad?

Anf. 33 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Det som är styrkan med den nationella planen är att den år efter år för in 5,3 miljarder i underhålls- och driftspengar till järnvägen. Det är naturligtvis inte acceptabelt att människor står ute och fryser, som Anders Ygeman pratade sig varm om – det var i och för sig värmande, men det var väl kanske lite väl ordvitsigt.

Hur som helst är det långsiktiga det absolut viktiga i sammanhanget. Det ska finnas en ansvarsfullt finansierad nationell åtgärdsplan som kommer att göra det bättre och bättre. Man kan raljera över att det faktiskt finns tåg som går i tid. Vi kan stå här och berätta om tåg som har lyckats bra – också. På Anders Ygeman låter det som om de flesta tåg står. Under exceptionella förhållanden måste vi naturligtvis ha större robusthet i systemet. Det råder inget tvivel om det. Det är därför underhålls- och driftspengarna har lagts på denna höga nivå. Sedan är man naturligtvis inte nöjd förrän alla tåg går hela tiden.

Anf. 34 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Min fråga till Lars Tysklind var: När kommer resenärerna att känna av den budgetnivå som Lars Tysklind är så nöjd med? Då blir svaret: Man kan stå här och raljera över tåg som inte går och att de flesta går i tid. Snart står vi här och pratar om de tåg som faktiskt går i tid.

Ja, det är möjligt att det är den mörka sanningen: Efter fem år med en alliansregering pratar vi om de ganska många tåg som är försenade. Efter ett par år till med alliansregeringen står vi och lyfter fram de få tåg som går i tid. Men, Lars Tysklind, det duger inte. Resenärerna förtjänar tåg som går i tid. Det är därför en samlad opposition lägger 101 miljarder kronor mer på en fungerande tågtrafik. Kanske det vore något att fundera över.

Anf. 35 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! När det gäller anslagsnivåer tycker jag att det är en skillnad på finansiering och ansvarsfull finansiering. Folkpartiet och Alliansen har ställt sig bakom en ansvarsfull finansiering. Vi har lagt stor möda på att vidta rätt åtgärder.

Jag tror att det kommer att bli precis tvärtom. Vi har en plan som är så pass långsiktig där vi varje år tillför pengar för drift och underhåll. Det kommer att bli bättre och bättre. Kanske inte just i morgon, men det kommer att visa sig. Jag kan inte ange ett exakt årtal eller vilket exakt väder Anders Ygeman pratar om, men det är klart att det här kommer att ge resultat. Det kommer att bli ett helt annat resultat än om vi hade legat kvar på de nivåer som den socialdemokratiska regeringen lyckades prestera under tidigare mandatperioder.

Anf. 36 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Jag vill inleda med att yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande och avslag på reservationerna.

Fru talman! Den som till äventyrs på tv eller i andra medier följer debatten om trafikutskottets betänkande nr 1, omfattande alla trafikslag, får rimligen en flashback till förra veckans särskilda debatt om tågtrafikens problematik.

Låt oss ett ögonblick, fru talman, anta resenärens, IT-användarens och transportköparens perspektiv när vi i dag ska diskutera trafikpolitik i dess vidaste bemärkelse och det betänkande som trafikutskottet lämnat till kammaren. Låt oss därför vidga diskussionen till att omfatta alla trafikslag. Ur resenärens, användarens och transportköparens perspektiv är alla trafikslag – järnväg, väg, flyg, farled och telekommunikation – lika viktiga. De måste framför allt fungera ihop om det ska fungera för resenärens hela resa och för brukarens samtliga behov. Allt detta hanteras i utskottsbetänkandet.

Fru talman! Det är bara genom att se till helheten, till resenärens, användarens och transportköparens behov, som vi kan stimulera de bästa lösningarna för ett fungerande samhälle. Att staten, riksdag och regering, använder medborgarnas pengar och lägger 40 000 miljoner kronor på infrastruktur och transportpolitik det kommande året är inget självändamål. Det är för att samhället som sådant ska fungera och fylla våra grundläggande behov.

Det är bara genom att se till att bejaka behov och förutsättningar i alla delar av landet som vi får hela landet att växa. Bara så tar vi vara på förutsättningarna för alla landets delar att växa och också bidra till det gemensamma välförhållandebygget. Det är därför bra att budgeten för 2011 innebär åtaganden i alla transportslag över hela landet. Som ett exempel som inte har nämnts tidigare kan nämnas den fortsatta höjda kvalitetssäkringen av det finmaskiga vägnätet, det enskilda vägnätet, det vägnät i vårt land som omfattar flest kilometer och bär ett extremt stort transportarbete.

I den del av statsbudgeten vi nu debatterar, utgiftsområde 22, står det också att läsa om de satsningar som görs för att öka användandet av cykel i transportarbetet. Här återstår mycket att göra för framkomlighet, säkerhet, vägvisning och samverkan mellan trafikslagen. Det är väldigt bra att vi med denna budget ger Trafikverket med flera myndigheter uppdraget att i samråd med berörda ta fram strategier för en ökad och säkrare användning av cykeln i transportarbetet. Det kanske vanligaste transportslaget har hitintills varit helt utelämnat från debatt. Det är förvånande, fru talman.

Ygeman jämför infrastrukturen med blodomloppet, men begränsar sig liksom övriga oppositionspartier till att enbart tala om järnvägen. Tja, fru talman, det är som om läkaren skulle begränsa sig till att enbart skära i venerna men strunta i artärerna. Det är knappast en heltäckande läkekonst, om jämförelsen tillåts.

Det finns de som i debatten i dag har ställt vägen mot järnvägen och bilen mot tåget i ett slags antingen-eller-resonemang. Men så ser ju inte verkligheten ut för den som nyttjar trafiksystemet. Bilen, bussen, tåget och för den delen cykeln konkurrerar inte med varandra. De kompletterar varandra. Det är inte bilen eller lastbilen som ska stoppas, det är utsläppen som är problemet, vare sig dessa kommer från en bil, en buss eller ett dåligt tåg.

Om vi åter intar resenärens perspektiv och försöker förstå dennes krav på transportsystemet för att vardagen ska fungera ser vi att det inte heller ligger i resenärens perspektiv att det finns en konflikt mellan väg, järnväg, sjöfart eller flyg. Bekymren, konflikten och störningen uppstår när något av dessa transportslag, de transportslag som tillsammans bildar resenärens helhet, inte fungerar. Transportpolitiken och den politiska debatten om denna måste därför mer handla om helheten, inte om delarna.

Fru talman! Politikens uppgift är att se till att transportsystemet underlättar vardagen för människor och företag genom att erbjuda säkra, effektiva och miljöanpassade resor. Regeringens, Centerpartiets och min målsättning är att hela Sverige ska vara möjligt att bo i. Då fordras också ett trafiksystem som håller ihop hela landet och att olika trafikslag fungerar bättre, var för sig och tillsammans.

Det budgetförslag som vi just nu debatterar, betänkandet från trafikutskottet, innebär en satsning på alla trafikslag över hela landet och bildar en helhet. Det är ett bra och nödvändigt synsätt.

Låt oss för ett ögonblick, fru talman, lägga fokus på här och nu och det faktum att delar av transportsystemet har svårt att fungera i en svensk vinter och att vi åter drabbats av problem just i tågtrafiken. Orsakerna till inställda och försenade tåg basuneras ut genom stationernas högtalare

runt om i landet. Det är signalfel, lokskador, växelfel, spårbrist och olyckor. För den enskilde resenären är det inte så lätt att förstå var ansvaret ligger och vems fel det är.

Det är ett faktum att nyinvesteringar i och underhåll av tågtrafiken historiskt har varit eftersatt i vårt land. Det politiska intresset för drift och underhåll kanske inte heller alltid har varit på topp. Möjligen illustrerades det i förra veckans särskilda debatt på temat Situationen i tågtrafiken, initierad och begärd av Miljöpartiet. Oppositionens talare där gled oerhört snabbt över till att prata om höghastighetståg – rälsburna fordon som i den bästa av världar står på spåret om 20 år. Spännande, javisst! Men knappast svaret på de bekymmer vi brottas med här och nu.

Det ligger också en hel del i vad Jernhusens vd sade i samband med den utfrågning trafikutskottet ordnade för ett par veckor sedan: Välkomna ut att klippa invigningsband också med anledning av det vardagsgnet och de återinvesteringar i redan befintlig struktur vi hela tiden gör för att resenärens vardag ska fungera bättre.

Fru talman! Jag vill ändå påstå, och instämna i det föregående talare sade, att det har blivit bättre. Pengarna för drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar har ökats på i flera steg. År 2006 var avsättningen 3,8 miljarder kronor för drift och underhåll av järnväg. Fyra år senare är nivån 40 procent högre eller drygt 5 miljarder kronor. Lägg därtill de satsningar som är gjorda på både järnväg och vägsystem som en del i närtidssatsningen 2008–2010. Det var en närtidssatsning som innehöll drygt 8 miljarder kronor. Vi kan då konstatera att intresset för och resurserna till underhåll av väg och järnväg har ökat rejält under Alliansens ledning av landet. Men, mycket återstår att göra och det finns all anledning för samtliga att känna mycket stor ödmjukhet inför den utmaning det innebär att få ordning på systemet.

Alliansregeringen inledde förra mandatperioden ett mycket omfattande renoveringsarbete av landets infrastruktur. Det är bra att det arbetet i och med denna budget fortsätter. Visar det sig att vi för att klara målen vi har satt upp måste satsa ännu mer resurser på underhåll och investeringar i olika delar av trafiksystemet är Centerpartiet, fru talman, villigt att driva på för det. Men när vi gör de investeringarna ska det vara med riktiga pengar. Användarna av transportsystemet är inte betjänta av forna tiders ofinansierade drömmar om järnvägar och vägar runt om i vårt land. Vi ska också veta att varje investerad krona ger mesta möjliga effekt avseende effektivitet, säkerhet och miljö.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag komma till ytterligare ett område som är föremål för behandling här i dag. Det är politiken för informationssamhället.

Ur ett demokratiskt perspektiv är det fullständigt avgörande att alla medborgare har tillgång till Internet och väl fungerande elektroniska kommunikationer. Alla ska kunna ta del av de möjligheter som denna teknik kan erbjuda, oavsett användarens ålder, kön, eventuell funktionsnedsättning eller var i landet man råkar befinna sig, i stad eller på landsbygd.

Budgeten vi ska hantera anger att Sverige som nation ska vara ledande vad gäller att använda IT för att på så vis uppnå politiska mål för tillväxt, social välfärd, demokrati och klimatförbättringar. Vi har en ledande ställning i världen men vi får inte på något vis slå oss till ro och tro

att inte andra länder har lika höga ambitioner. Vi måste självklart fortsätta att anstränga oss att ligga på topp.

Utän tvekan är det så att informationssamhället med därtill hörande framväxt av teknik och kompetens, dess nya affärsmöjligheter, nya yrken och karriärvägar, förmågan att överbrygga stora avstånd etcetera har inneburit ett rejält tillskott till välfärdsbygget i vårt land.

Det är mot bakgrund av det, fru talman, utomordentligt uppseendeväckande att ingen från oppositionen med ett ord berört denna del av budgetpropositionen i denna debatt som omfattar hela trafikområdet. Har oppositionen ingen politik för IT-samhället? Saknar man intresse, kunskap eller insikt om IT:s betydelse för välfärd och tillväxt i vårt land? Tystnaden var talande.

Jag är däremot, fru talman, väldigt nöjd med att regeringen inom flera områden pekar framåt inom informationsteknologin. Här kommer en handlingsplan för elektronisk förvaltning, en bredbandsstrategi för hela landet och en nationell IT-strategi för vård och omsorg. Det är bra, och det blickar framåt.

(Applåder)

Anf. 37 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Anders Åkesson för att han satte fingret på någonting väldigt viktigt som vi har glömt att prata om, och det är cykeln som transportslag.

Men jag reagerar lite mot att du säger att vi i våra diskussioner tidigare här har ställt de olika transportslagen mot varandra, som att de inte samspekar. Jag håller inte med dig om den synen. Jag tycker, precis som du, att det är viktigt att det fungerar hela resan: att jag kan cykla till stationen, att jag kan ta tåget in till staden och att jag sedan kan flyga om jag ska åka till USA.

Jag tycker också att det är viktigt att vi då ser till att det blir lätt att göra klimatsmarta val. Det gör vi i oppositionen i vårt förslag. Av de 101 miljarderna som vi har pratat om går mycket till järnvägssatsningar, men det går också till satsningar på cykel- och kollektivtrafik. Vi har en pott på 9 miljarder till urban cykel- och kollektivtrafiksatsningar. Vi har en annan pott på 9 miljarder för hela landet till sådana här kollektivsatsningar, också kollektivtrafik som går på väg.

Jag har inte sett att det finns några sådana idéer, förslag eller pengar anslagna i ert förslag till budget. Men Anders Åkesson kanske kan berätta för mig vilka idéer man har långsiktigt om hur man ska kunna främja kollektivtrafik och cykel i hela landet.

Anf. 38 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Jag gjorde ett konstaterande, och det var att i de inlägg på tio minuter som Stina Bergström och övriga företrädare för oppositionen använde i talarstolen i diskussionen om utgiftsområde 22, omfattande drygt 40 000 miljoner kronor av statsbudgeten för samtliga trafikslag, nämndes inte vare sig IT, cykel eller buss med ett ord, utan det var fullständigt fokus på järnväg. Ja, järnvägen är väldigt viktig, men ur resenärens perspektiv är det helheten som räknas. Därför gjorde jag den noteringen. Det var särskilt uppseendeväckande att informationssamhället

förbigicks med total tystnad. Jag noterar ointresset för IT, Stina Bergström, men jag var tvungen att säga det.

Vad gäller regeringens satsningar på cykel framgår det med stor tydlighet i det budgetförslag som föreligger att regeringen har givit myndigheterna, Trafikverket med flera, i uppdrag att samordna tillsammans med andra myndigheter för att uppnå bättre framkomlighet, säkerhet, vägvisning etcetera, för att vi ska få just de cykelmiljöer som Stina Bergström efterfrågar.

Jag måste få ställa en kontrollfråga, fru talman. Här talas om 100 respektive 101 miljarder. Vi hörde talas om 100 dalmatiner i den politiska debatten för några år sedan. Men hur finansieras de 100 miljarderna? Vad innebär det för brukaren, Stina Bergström? Varifrån kommer de? Eller är det med de 100 miljarderna som med de 60 som inte fanns utan bara var ett stort svart hål i den förra socialdemokratiska regeringens trafikbudget?

Anf. 39 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Fru talman! Om jag börjar med finansieringen av de 101 – dalmatinerna, höll jag på att säga – miljarderna är det fullt ut finansierat. Bland annat är avgifter på vägtrafiken en del i denna finansiering. Det handlar också om att ta upp ett lån på 55,3 miljarder i denna finansieringssatsning.

Jag vill också hinna prata med Anders Åkesson om en annan sak i detta replikskifte, och det är att jag inte hörde någonting om miljö- och klimathotet i hans anförande. Det stör mig lite, eftersom Centerpartiet säger sig vara Alliansens gröna röst.

Jag kan avslöja för Anders Åkesson att jag tidigare har haft ett väldigt gott samarbete med centerpartister i miljöarbetet, bland annat med miljöminister Carlgren. Vi stod sida vid sida under 1980-talet och demonstrerade mot utbyggnaden av E6:an till motorväg på västkusten. Vi var rädda för att bygget skulle öka utsläppen, och vi vet i dag att vi fick rätt.

Sedan 1990-talet har klimatpåverkan från trafiken ökat med 14 procent. Efter en liten nedgång under förra årets lågkonjunktur är utsläppen återigen på väg upp enligt färsk statistik från Trafikverket. Trots att vi har fått mindre bränsleslukande fordon och fler bilar som körs på alternativa drivmedel äts den effekten upp av den ökande trafiken på våra vägar.

Jag frågar mig: Var står Centerpartiet i dag i miljö- och klimatfrågan? Ser inte Anders Åkesson och Centerpartiet att det finns ett behov av att hjälpa människor att välja klimatsmarta lösningar, att det finns ett behov av att flytta över person- och godstransporter från väg till järnväg?

Anf. 40 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Jag nämnde miljön i flera delar av mitt inlägg, Stina Bergström. Jag sade att det inte är bussen, lastbilen, mopeden eller bilen som ska bort. Det är utsläppen från bussen, det dåliga tåget eller bilen som är bekymret. Det är inte fordonet. Vi får inte bli religiösa i förhållande till ett fordon, utan det är fordonets miljöpåverkan vi ska göra någonting åt, Stina Bergström.

Jag är glad att du bekräftar epitetet Alliansens gröna röst på mig och Centerpartiet. Det hedrar dig, och jag är glad för det.

Då noterar jag, fru talman, att oppositionens 101 miljarder består av bland annat kilometeravgifter på godstrafik. Jag tolkar det så. Det blir ett jättebekymmer i stora delar av landet som kommer att leda till en ökad koncentration av tillverkning, produktion, befolkning och bosättning till några få storstadsområden i vårt land, Stina Bergström.

Glöm skogsindustrin i Värmland. Glöm skogsindustrin i Småland. Glöm gruvnäringen i Bergslagen. Glöm tillverknings- och verkstadsindustrin i Västra Götaland, som ligger för långt ifrån kunden, målet, och måste rulla på gummihjul. Glöm det för allt i världen! Glöm det välstånd som kommer av att vi kan förädla råvaror i vårt land, exportera dem och få exportintäkter som i sin tur innebär att vi kan investera i både vägar och järnväg.

En kilometerskatt på lastbilstransporter innebär en straffbeskattning av svensk produktion. Jag trodde att vänsterpartierna hade lämnat den ståndpunkten, men jag konstaterar att de står fast vid den. Jag är ledsen för det. Men god jul!

Anf. 41 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Nu fick vi höra hur pass trovärdig den gröna rösten i alliansregeringen är. Så fort vi talar om att man måste minska gods på vägar till förmån för gods på järnvägar kommer Anders Åkesson med ett stort hyllningstal till Alliansens förslag och mot kilometerskatten.

Jag kommer från ett län där vi har en stark skogsnäring, som faktiskt räddade Sverige ur finanskrisen genom att vi kunde ha exportplus på den kanten.

Varför ska inte lastbilarna stå för kostnaderna för slitaget på vägarna? Varför ska lastbilar från andra länder inte betala sin del av vägslitaget? Varför ska man inte kunna ha en kilometerskatt som är differentierad, som innebär att skogsnäringar och andra som inte har alternativ kan få en mycket lägre avgift? Jag tycker att vi måste ta ett miljöansvar.

Anders Åkesson gör ett stort nummer av utsläppen. Ja, miljöbilarna har faktiskt inte inneburit att de totala utsläppen har minskat, utan detta är fortfarande ett problem, Anders Åkesson.

Vi ska ju inte bli religiösa åt vare sig det ena eller det andra hållet. Men vi måste se sanningen i vitögat. Bilismen står för en stor del av det klimathot som finns och de klimatutmaningar som vi måste ta på allvar. Jag förväntar mig att Centerpartiet ska vara något bättre och något vassare än vad Anders Åkesson hitintills har lyckats med.

Anf. 42 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Trovärdigheten, Siv Holma, tycker jag består i att notera att antalet miljöbilar i den svenska trafiken ökar dramatiskt. Trovärdigheten består i att lastbilarna i allt större utsträckning utför större transportarbete med mindre miljöpåverkan, tack vare att man använder modernare och smartare teknik.

Varför? kan man, fru talman och Siv Holma, fråga sig. Jo, därför att vi med miljöskatter, CO₂-skatt, oavsett om transporten snart sker i luften, på vattnet, på vägen eller på järnvägen beskattar alla trafikslag lika. Det religiösa, Siv Holma, består i att älska ett visst trafikslag till förmån för andra och tro att allt därmed löser sig.

Men sådan är inte verkligheten för köparen av transporten. Ofta handlar det om en intermodalitet där man växlar mellan gummihjul, järnväg, båt etcetera – helheten måste fungera. Då kan man inte resonera som Vänstern, Miljöpartiet och Socialdemokraterna gör och lägga en straffskatt på i runda slängar 50 miljarder, om jag uppfattade Stina Bergströms kalkyl rätt, som kilometerskatt på landsväg.

Sedan bara ett litet faktapåpekande i all vänlighet: Huvuddelen av skogstillväxten sker i Götaland, Siv Holma.

Anf. 43 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Anders Åkesson hörde fel när Stina Bergström pratade om vad kilometerskatten skulle ge. 50-miljardersklassen handlade om lånefinansieringsdelen.

Jag vill passa på att ta upp en annan fråga. Det är politiken för informationsområdet. Vi i oppositionen fick kritik för att vi var ointresserade och inte hade tagit upp de frågorna i våra anföranden. Då kan man konstatera att två andra partier i ditt lag inte heller tog upp de frågorna. Den kritiken tycker jag alltså att du kan rikta till dina kamrater.

Det jag saknar i det här sammanhanget är att ni i utskottsmajoriteten talar om digitala klyftor. Ni vill hellre tala om digital trappa. Digital klyfta handlar om att över två miljoner människor står utanför användning av Internet i vardagen. Det är låginkomsttagare, lågutbildade, äldre, funktionshindrade och människor som kommer från andra delar av världen som befinner sig utanför IT-samhället.

Från vår sida har vi motionerat och här i riksdagen föreslagit att man måste satsa mer pengar på folkbildning. Anders Åkesson och hans kamrater i alliansregeringen har alltid röstat mot det. Folkbildningsinsatser är oerhört viktigt för att minska de digitala klyftorna.

Anders Åkesson! Varför pratar ni inte om det faktum som finns, att vi har digitala klyftor? Varför vill ni inte ha det anslag på ytterligare 50 miljoner kronor, som vi satsar? Varför är ni emot det?

Anf. 44 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! För att börja med Vänsterns kalkyl för de 101 miljarderna, Siv Holma: Jag noterade att Stina Bergström sade att drygt 50 miljarder är lån och att 50 miljarder därutöver är avgifter. Sedan exemplifierades det med kilometerskatt på lastbil. Så länge jag inte får någon djupare analys måste jag trots allt tolka det så – och det tror jag att resten av åhörarna gör också, Siv Holma – att det innebär en dramatisk skattechöjning på vägtransport av gods, en dramatisk utslagning av svensk basindustri, verkstadsorter etcetera.

För att gå till IT: Uppenbart visste min kritik var den tog – det var roligt. Det gällde avsaknaden av debatt.

Jag läste innantill i budgetpropositionen, Siv Holma. Där står det att alla ska kunna ta del av möjligheterna som denna teknik erbjuder oaktat användarens ålder, kön, funktionsnedsättning eller var i landet man råkar befinna sig, i stad eller på landsbygd.

Vad gäller folkbildning, Siv Holma: Vi båda hade för fyra år sedan gemensamt nöjet att här i kammaren rösta igenom en gigantisk höjning av anslagen till folkbildningsorganisationerna på 400 eller 700 miljoner. Det tycker jag är bevis nog.

Anf. 45 TONY WIKLANDER (SD):

Fru talman! Hela ärendet borde givetvis handla om infrastruktur, som många har framhållit. Jag har ivrigt lyssnat på alla talare hittills.

Jag vill definitivt hålla med Jan-Evert Rådström, när han säger att trafikslagen kompletterar varandra. Det är en tanke som jag finner bärande. Det bör vi ha i åtanke när vi i utskottet går vidare i arbetet.

Jag är ingen vän av upprepningar, så jag ska hålla mig till det jag inte är riktigt nöjd med i trafikutskottets betänkande.

Den svenska järnvägstrafiken är, milt uttryckt, mycket diskuterad i dessa dagar. Alltmer framkommer att bristerna kan hänföras till mångåriga försummelser inför behovet av investeringar i vårt gamla järnvägsnät. Att bara underhålla befintligt material räcker inte. Jag tror att både regeringen och trafikutskottet är väl medvetna om det – allt i debatten tyder på det – och inte kommer att släppa taget om frågan.

Jag ska därmed inte ge mig in i grälet om finansiering och vem som vill mest. Jag tror i det här fallet att alla vill väl. Men jag är ny och grön i församlingen, så det kan hända att det är en övertro från min sida – det får framtiden utvisa.

För tillfället vill jag lämna den frågan och övergå till den mycket uppmärksammade frågan om avgiftsättningen på Öresundsbron, punkt 7.

Jag har gjort en lite märklig resa med frågan i utskottet, i debatten och i andra sammanhang med den. Under den resans gång i utskottets behandling av frågan blev jag ett tag såväl förundrad som kluven.

Jag meddelade utskottets vice ordförande att Sverigedemokraterna var emot att ge Trafikverket carte blanche för att höja avgifterna i den grad som framgår av reservationerna samt inte minst uppgifter i medierna. Jag tyckte att det var artigt att göra det, eftersom jag borde ha avstått från röstande i utskottet, när man nu har facit i hand.

Inför utskottets justering kom ett tilläggsförslag som löd att regeringen ska inkomma med en konsekvensbeskrivning. Vi har här i dag hört bland andra Jan-Evert Rådström prata om hängslen och livrem. Men tyvärr, fru talman, kan jag inte finna att det på något sätt inskränker Trafikverkets befogenheter. Jag nås också av uppgiften att Trafikverket den 11 december, alltså för bara drygt en vecka sedan, har fattat beslut om de avgiftshöjningar som vi sverigedemokrater hela tiden har varit emot.

Av ärendets bakgrund kan vi utläsa att ett första avtal mellan Sverige och Danmark om betalnings- och avgiftsansvar kom år 1991. Ett andra avtal år 2000, när bron invigdes, gick i korthet ut på att på den svenska delen av bron ta svensk ordinarie banavgift enligt principerna om banavgifter på statens spåranläggningar. Det lär ha varit en hel del diskussioner om det, huruvida övriga spåranläggningar subventionerade denna. Det ska jag inte fördjupa mig i, för jag var inte med då.

I sammanhanget anförde trafikutskottet att förbindelsen kunde väntas få gynnsamma effekter på tillväxten i hela Öresundregionen samt främja tillväxt och skatteintäkter i landet som helhet. Jag tror inte, fru talman, att någon motsäger mig när det gäller att så har skett och fortfarande sker. Och jag tillhör dem som gärna vill att det ska fortsätta.

År 2004 kom järnvägslagen. Nu framhåller regeringen i den proposition som vi i dag behandlar att propositionen från 1999/2000 samt riksdagens uttalanden i behandlingen av denna riskerar att inskränka Trafikverkets möjlighet att bestämma avgifterna inom den ram som järnvägslagen

tillåter. Regeringen anser också att Trafikverket bör vara fritt att fastställa avgiftsuttaget enligt villkoren i 7 kap. järnvägslagen.

Då börjar man fundera på hur det är när det gäller både hängslen och livrem. Det är just den senaste synen, att man vill ge Trafikverket carte blanche, som gör att vi hyser betänkligheter. Vi vill gärna tro på bland annat regeringens, Rådströms och Alliansens goda vilja men hyser betänkligheter i fråga om det här verkligen stämmer. Och vi vill inte riskera någonting.

Den syn som är här vänder vi oss emot sedan vi har tagit del av de planerade höjningarna. Vi menar att storleken på dessa är till skada för kollektivtrafiken, utvecklingen och integrationen mellan länderna och en växande arbetsmarknad.

Jag kan i slutändan inte annat än förvånas över att två regeringar under 6–7 års tid inte, trots antagen järnvägslag 2004, reglerat de här frågorna utan i stället i dag serverar avgiftsförslag som svårligen kan accepteras av en bred opinion och kanske inte ens här i kammaren.

Jag har, som sagt, försökt lyssna noga till alla argument här i dag, men jag nödgas säga vidare att jag till slut, fru talman, under punkt 7 vill yrka bifall till reservation nr 2. I alla övriga ärenden inom trafikutskottets betänkande ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Anf. 46 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Tony Wiklander oroar sig för situationen för järnvägen. Ändå vill Sverigedemokraterna i det här betänkandet flytta 2,2 miljarder från järnväg till väg och mer än halvera nyinvesteringarna i järnväg. Jag vill därför fråga Tony Wiklander hur det skulle kunna bidra till en bättre fungerande järnvägstrafik.

Anf. 47 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Det vill jag. Och jag tror, precis som jag uttryckte, att vi allihop vill det. Däremot har jag ingenting i den vägen att bidra med i år av det enkla skälet, som framgår av vårt anslagsäskande, att vi inte har någon avvikelse inom fältet kommunikationer och utgiftsområde 22. Därför kan jag inte heller stå här och avge några löften inför det kommande året. Däremot ska jag försöka mig på ett halvt löfte om att arbeta väldigt hårt för att få ett bättre läge vid nästa budgetsättning.

Anf. 48 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Men, Tony Wiklander, ni vill ju flytta 2,2 miljarder kronor från järnväg till väg. Ni kommer i dag att rösta för mer än en halvering av nyinvesteringar i järnväg. Hur kan det med den bästa vilja i världen bidra till en bättre järnvägstrafik?

Anf. 49 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Jag tycker att jag redan har besvarat frågan. Vi har inte gett några ytterligare avvikelser gentemot regeringens förslag i den här budgeten, och jag har inget bättre svar att ge till Ygeman.

Anf. 50 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! När vi pratar om banavgifter totalt sett i vårt land finns det en idé om att om man skulle fördubbla banavgifterna, som skulle ge mer pengar till järnvägsunderhåll, skulle det handla om 10 kronor på en biljett mellan Stockholm och Göteborg.

När vi pratar om att Trafikverket vill höja avgifterna på Öresundsbron pratar vi om 3 kronor och 50 öre. Jag hör Tony Wiklander prata om chockhöjningar. När Tony Wiklander pratar om storleksordningen på de höjningar som kan ge skador för Öresundsregionen måste jag fråga Tony Wiklander: Är 3:50 förödande för Öresundsregionen? Det är faktiskt det som Trafikverket har föreslagit.

Det är alldeles riktigt att vi har både livrem och hängslen i den här frågan. Men frågan är: Är Sverigedemokraterna emot att vi ska få mer pengar till drift och underhåll av vårt järnvägssystem? Med den tanke som Wiklander här företräder låter det nästan som att de kan vara emot alla typer av banavgifter som ska gå till att förstärka drift och underhåll. Men det är bara att beklaga om chockhöjningar på 3 kronor och 50 öre inte är en nivå som sverigedemokrater kan anse är riktig.

Jag skulle vilja ha en kommentar när det gäller hur Wiklander kan argumentera för att det är chockhöjningar som vi genomför i denna fråga.

Anf. 51 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Jag ska försöka besvara det här. Vi kan börja med frågan om 3:50 skulle avskräcka trafiken och vara förödande. Nej, det skulle det inte vara. Hade vi i dag fått en total garanti om att den första delen av höjningen också hade varit den som skulle vara i slutändan, innan det kommer till en ny prövning i en framtida riksdagsbehandling, hade vi nog köpt det här. Men jag har inte lyckats övertyga någon annan och till slut inte mig själv heller om att den garantin är till fyllest.

3:50 hade nog många kunnat leva med, även passagerarna. Men det är ju inte det som det handlar om i slutändan. Jag behöver inte stå här och repetera siffror, vad ett årskort och så vidare skulle kosta. Det har många talat om.

Skulle jag ha missförstått alltihop är jag inte alldeles ensam om det. Opinionsyttringarna har faktiskt kommit från folk i alla partier och i synnerhet från Skåne, av naturliga skäl.

När det gäller herr Rådströms andra fråga tror jag också att banavgifterna kommer att höjas. Jag är övertygad om det. Och vi kommer säkerligen att på ett ansvarsfullt sätt kunna medverka till det. Men det får inte komma i form av dessa dramatiska höjningar som vi befärrar blir fallet om vi, så att säga, släpper Trafikverket helt fritt.

Vi hörde en talare tidigare säga att avgifterna inte är det enda som vi ska besluta om här, utan det handlar om att Trafikverket får i uppdrag att sköta det här själv, det vill säga att man får carte blanche. Och får man det kommer man naturligtvis snabbt och lätt att förverkliga det man uppenbarligen har bestämt redan för ett par veckor sedan.

Jag kan i logikens namn, herr Rådström, inte se det på något annat sätt. Låt oss, som sagt, behandla eventuella kommande avgiftshöjningar i utskottet! För jag tror, som jag sade inledningsvis, fortfarande att de olika trafikslagen kompletterar varandra.

Anf. 52 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Kan man vara mer säker än så här i den här frågan? Jag tänker på vårt tillkännagivande från utskottet. Vi hörde från regeringshåll hur frågan har redovisats. Vi vet också vad Trafikverket sade i sina förarbeten. De vill återkomma till regeringen och nu också till riksdagen efter höjningen på 3 kronor och 50 öre.

Jag har svårt att se att Tony Wiklander och sverigedemokrater i något hänseende i någon fråga i det här parlamentet kan känna en större trygghet än när det gäller det som vi faktiskt tar beslut om i fråga om vårt betänkande.

Jag vill dock fullfölja frågan: Hur ser Sverigedemokraterna på att vi ska ha trafikantavgifter framdeles? Vi har 65 miljarder i medfinansiering i olika projekt. Kommer Sverigedemokraterna att säga nej till att vi ska förverkliga Förbifart Stockholm? Säger Sverigedemokraterna nej till Västsvenska paketet? Säger Sverigedemokraterna nej till bron förbi Sundsvall? Säger Sverigedemokraterna nej till bron förbi Motala? Detta handlar ju också om trafikantavgifter.

Jag blir verkligen orolig om det handlar om att man är rädd för 3 kronor och 50 öre. Det kan få konsekvenser om oppositionen och Sverigedemokraterna anser att vi inte ska kunna förverkliga infrastrukturprojekt i storleksordningen 65 miljarder kronor i vårt land för 3 kronor och 50 öre på Öresundståget.

Anf. 53 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Jag får väl göra mig ännu tydligare: Jag är fortfarande inte rädd för en höjning på 3:50 per biljett. Jag hoppas att det har gått in nu.

Däremot är jag rädd för att ge en instans som Trafikverket klartecken till att själva sätta de här avgiftshöjningarna och därefter, när vi väl har gett dem klartecken till att göra det, få en konsekvensanalys av densamma.

Det är där vi ställer oss tveksamma och av säkerhetsskäl inte vill se den utvecklingen.

Sedan får man väl tycka vad man vill om Sverigedemokraternas politik vad gäller kommunikationer. Jag ska villigt erkänna att vi inte har så förskräckligt mycket i programskrift om det. Därför tyckte jag att det var stimulerande att få vara med och jobba med dessa frågor.

Av de uppräknningar som Rådström gjorde skulle jag nog tro att vi kommer att komma överens i slutändan kring det allra mesta, om inga riktigt drastiska saker skulle inträffa en gång till.

Anf. 54 ANNELIE ENOCHSON (KD):

Fru talman! Trafikutskottets budgetområde är stort och täcker alla trafikslagen. Mina allianskolleger har tagit delar av det, så jag tänker koncentrera mig på två områden – sjöfarten och trafiksäkerheten.

I fredags besökte jag ett intressant företag i Göteborg, ett företag inom den marina sektorn. Företaget heter Marin mätteknik och sysslar med att digitalisera sjöbotten, ett nästan utforskat område.

Vikten av att veta vad som finns i våra hav och på sjöbotten har blivit alltmer aktuellt. Inte minst när man ska dra den stora gasledningen för Nord Stream i Östersjön behöver man veta vad som finns på botten.

Under andra världskriget släpptes 150 000 minor i Östersjön. Endast 80 000 minor har bärgats. Behovet av att digitalisera sjöbotten är alltså stort av många olika skäl.

Regeringen har fortsatt att finansiera digitaliseringen av äldre information över vissa havsområden. Sjöfartsverket har som mål att på sikt nå en geografiskt heltäckande digital djupdatabas.

Företaget i Göteborg är ett av alla företag som är sysselsatta inom det marina klustret på ungefär 220 000 personer. Klustrets kärna utgörs av ca 13 000 personer som är sysselsatta inom rederinäringen. Företaget Marin mätteknik har 220 anställda, varav det stora flertalet är högutbildade och finns inom olika områden som biologi, geologi, systemdatateknik och sjöbefäl. Detta visar att det marina klustret är mycket större och vidare än vad vi tror.

Den svenska sjöfartsnäringen är viktig för Sverige, och genom en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten. Svensk sjöfart har av tradition förknippats med hög sjösäkerhet.

Det är därför viktigt att Sverige fortsätter att vara pådrivande för bättre sjösäkerhet inom det internationella organet IMO, och det är vi endast om vi själva har en stor, svenskflaggad flotta.

Under 2009 flaggades 24 fartyg ut från Sverige. Under 2010 har redan 17 fartyg flaggats ut, och 35 stycken är anmälda för utflaggning. Vid utgången av 2009 fanns det 226 fartyg i Sverige. Kristdemokraterna vill öka den svenska handelsflottan och se till att fler fartyg flaggas in igen.

Fru talman! Alliansregeringen har under budgetåret 2009 flyttat fram positionerna inom sjöfarten. Som exempel kan nämnas att Sverige under-tecknade barlastvattenkonventionen, en konvention som länge varit föremål för internationella förhandlingar. Med barlastvattnet kan arter spridas till nya områden, och just barlastvatten bedöms därför vara ett av de stora hoten mot en bevarad biologisk mångfald i Östersjön.

Vidare har alliansregeringen ansökt om att bidra från EU budgeten för TEN-T för ytterligare tre sjömotorvägsprojekt, varav två berör Östersjön och ett Västerhavet.

När det gäller Östersjön har länderna kring vårt stora innanhav och Norge tillsammans påbörjat ett projekt kallat Baltic Transport Outlook som bland annat ska beskriva framtida gods- och passagerarflöden inom, från och till Östersjön för alla transportslag.

En annan viktig åtgärd för att underlätta transporter till sjöss är utvecklingen av ett europeiskt havsområde utan hinder, vilket är ett EU-direktiv. Detta innebär att man ska likforma rapporteringsformalitetserna för alla fartyg som ankommer till eller avgår från hamnar inom Europa. De föreslagna åtgärderna kommer att innebära betydande administrativa lättnader för våra företag.

Inför 2011 har Sjöfartsverket ökat sin investeringsplan från 2009, då den var 126 miljoner, till 319 miljoner. I denna investeringsplan ligger stora investeringar i Trollhätte kanal samt även farledsförbättringar i farleden in till Norrköpings hamn.

Vidare fortsätter arbetet med att förlänga livstiden för isbrytare i Atleklassen. Det innebär att isbrytarna ska kunna utnyttjas fram till 2030, och det låter ju lovande med sådana isvintrar som vi har nu – denna och förra.

Investeringar kommer också att ske i arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, IT-system samt lotsbåtar för att belysa de utvecklingsmöjligheter som finns avseende miljöanpassade lotstransporter.

Kort vill jag också nämna att Sverige sedan 1983 är värdland för Världssjöfartsuniversitetet, World Maritime University, som ligger i Malmö och lyder under IMO, FN. Dit ger vi ett anslag på 25 miljoner för 2011.

Fru talman! Att kunna färdas tryggt i trafiken med de olika transportslagen är viktigt för alliansregeringen. Inte minst gäller det för våra allra minsta, och att ha en trygg skolväg är därför av största vikt. Mellan 2006 och 2009 ökade andelen föräldrar som anser att skolvägen är säker från 50 till 55 procent. Jag hoppas att denna siffra kommer att öka mer, men redan nu kan vi se att vi är på rätt väg.

Under 2009 har det också byggts 150 kilometer nya cykel- och gångvägar samt 14 nya planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik.

I syfte att öka barnens säkerhet pågår bland annat försöksverksamhet med 30 kilometer i timmen som hastighetsbegränsning vid passering av en buss i linjetrafik eller skolskjuts som stannat för av- och påstigning.

Alliansregeringen vill underlätta för införande av alkoholås och har därför genom en lagändring sett till att från den 1 juli 2011 kommer alkoholås i förmånsbilar att skattebefrias. Kostnaden för detta förslag beräknas uppgå till ungefär 10 miljoner. Den 8 december fattade riksdagen beslut om att permanenta ett system där dömda rattfyllerister får behålla sitt körkort om alkoholås installeras, och de får endast köra bilar med alkoholås.

I uppföljningen av den äldre nationella planen för åren 2004–2015 med åtgärder för trafiksäkerheten är mötesseparering och andra mindre trafiksäkerhetsåtgärder utförda till hundra procent redan efter halva planperioden. Just detta med mötesseparering bidrar till att minska antalet olyckor på väg, och där är vi glada att vi följer planen till fullo – vi ligger till och med före den.

En av de enskilt viktigaste åtgärderna för att snabbt förbättra trafiksäkerheten är att minska hastighetsöverträdelserna. Medelhastigheten och hastighetsöverträdelserna för personbilar har minskat de senaste åren. Men denna trend gäller inte den tunga trafiken. Därför måste myndigheter och branschorganisationer öka uppmärksamheten på den tunga trafiken och se till att de har en bättre regelefterlevnad.

Regeringen förbereder förslag till ändrade körkortsbestämmelser som syftar till en ökad trafiksäkerhet, bland annat genom nya och ändrade körkortskategorier och en stärkning av principen om stegvis tillträde till bland annat tyngre och kraftfullare motorcyklar.

Barn och ungdomar bör ges särskild uppmärksamhet i trafikmiljön. Det är viktigt att trafikmiljön uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Barn bör i större utsträckning kunna förflytta sig på egen hand utan att vara beroende av att en vuxen följer med eller skjutsar dem.

I detta sammanhang, när vi nämner barn, kan nämnas att på sjöfartsområdet bedriver Transportstyrelsen en informationsverksamhet om sjövätt och sjösäkerhet just med inriktning på de yngre målgrupperna. Från 2009 har Transportstyrelsen sammanställt olycksstatistik med en redovisning av andelen barn som omkommit eller skadats allvarligt på

sjön. Det kommer att ligga till grund för uppföljningen av de riktade säkerhetsinsatserna mot barn och unga.

Alliansregeringen kommer att fortsätta sitt arbete med att öka trafiksäkerheten inom alla trafikområden.

Med dessa ord vill jag önska fru talman och hela kammaren en god jul och ett gott nytt år!
(Applåder)

Anf. 55 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Annelie Enochson tar upp svensk sjöfartsnäring. Det tycker jag att hon gör rätt i. Tyvärr ser utvecklingen inte särskilt positiv ut för svensk sjöfartsnäring. Vi har fått en begynnande våg av utflaggning. Många redare är oroliga och står inför situationen att flagga ut. När man träffar representanter för näringen och fackliga representanter får man en ganska samstämmig bild: Om det inte händer någonting snart kommer utflaggningen att bli ganska dramatisk.

Jag vet att Annelie Enochson har samma uppfattning som jag, att en av de saker som krävs för en konkurrenskraftig sjöfartsindustri är tonnagebeskattning. Vi har också ett enhälligt skatteutskott bakom ett tillkännagivande till regeringen.

Nu sitter Annelie Enochson sedan fem år tillbaka i majoritet i riksdagen, så min enkla fråga till Annelie Enochson är: När kommer tonnageskatten?

Anf. 56 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Fru talman! Sedan drygt fyra år sitter jag i majoriteten i riksdagen. Vi har bland annat bett en utredare, Jonas Bjelfvenstam, att ta fram hur den svenska sjöfarten ska utvecklas bättre. Hans utredning kom i oktober och är nu ute på remiss. Vi har gjort en snabb remissrunda, så redan i januari kommer vi att se vad de olika instanserna, bland annat Seko, Sveriges Redarförening och de olika intressenterna, säger. Jag kommer med glädje att ta del av vad de kommer att säga om utredningen.

I utredningen skriver Jonas bland annat om tonnageskatt, och det är rätt som Anders Ygeman säger, att vi har en enig riksdag bakom detta. Vi har också ett enigt skatteutskott, precis som Ygeman säger. Det råder inga tveksamheter alls om att vi vill ha tonnageskatt, och det vill även Jonas Bjelfvenstam ha.

Jag tycker att det ska bli intressant att höra vad de olika remissinstanserna kommer att svara i januari så att vi får mer bakom ryggen. Eftersom det till och med är ett tillkännagivande till vår regering om att vi ska införa tonnageskatt hoppas jag att det kommer att bli verklighet under den här mandatperioden.

Anf. 57 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag är ledsen om jag var otydlig. Min fråga till Annelie Enochson, efter fyra och en kvarts år eller fyra och ett halvt år i majoritet – jag hoppas att det ska bli så kort tid som möjligt – är: När kommer tonnageskatten?

Anf. 58 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Fru talman! Jag kan inte svara på det. Jag skulle önska att jag kunde det, men det kan jag tyvärr inte. Vad jag sade var att jag ser fram emot vad remissinstanserna kommer att säga. Därefter kommer vi tillsammans, de fyra partierna, att diskutera förslaget som finns om att införa tonnagekatt och som hela riksdagen har ställt sig bakom. Jag hoppas, som sagt, att det kan bli under denna mandatperiod.

Anf. 59 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C):

Fru talman! Över hela världen pågår en digital revolution där landsdelar, länder och världsdelar knyts samman i en rasande takt.

Tack vare moderna elektroniska kommunikationer kan föräldrar hålla kontakt med sina barn dagligdags via videosamtal, oavsett var i världen de befinner sig. Tack vare moderna digitala kommunikationer har någon annan alldeles nyss shoppat sina julklappar på Internet i ett väl sorterat antikvariat online. Och tack vare moderna elektroniska kommunikationer kan människor i en helt annan del av världen, som lever i diktaturens förtryck, sprida information om regimens övergrepp.

Från den minsta byn till den allra största staden pågår en digital revolution, och jag är som svensk och IT-minister oerhört stolt över att vi i Sverige på många sätt leder den utvecklingen.

Fru talman! I 2010 års Connectivity Scorecard ligger Sverige på första plats och har sedan förra mätningen gått om USA. I World Economic Forums ranking av världens mest konkurrenskraftiga ekonomier ligger vi i toppen. Samma sak visar den internationella teleunionens ranking liksom EU:s Broadband Performance Index. Den internationella jämförelsen talar sitt tydliga språk: Sverige är en konkurrenskraftig ekonomi, och Sverige är en konkurrenskraftig digital ekonomi.

Snabbare och i större utsträckning än många andra tar vi svenskar till oss den nya tekniken. Bara 7 procent av svenskarna har enligt Statistiska centralbyråns mätningar aldrig använt Internet, vilket internationellt sett är en väldigt låg siffra. Det är ingen slump att Sverige ligger i topp. Det är ingen slump att det är prioriterat för regeringen att göra vad som krävs för att Sverige ska fortsätta att vara världens mest konkurrenskraftiga digitala ekonomi.

Den bredbandsstrategi som regeringen har antagit har fått brett stöd från branschen. Steg för steg fortsätter arbetet med att nå de ambitiösa målen att 40 procent av våra medborgare och företag ska ha tillgång till bredband med minst 100 megabit i sekunden 2015 och att 90 procent ska ha det 2020. Som det ser ut nu är det första målet redan inom räckhåll, och vi är många som arbetar hårt för att målet till 2020 ska kunna nås. Men om vi ska kunna nå dit måste alla parter göra sitt, från marknaden till det civila samhället liksom det offentliga och regeringen.

Den absoluta merparten av de investeringar som krävs för att Sverige ska ha bredband i världsklass ska göras av marknadens aktörer på marknadens villkor i fungerande konkurrens. Men för att vi ska kunna nå hela landet och alla svenskar, oavsett var man råkar bo, skjuter vi också till en betydande offentlig finansiering. Med det uttalade syftet att stödja marknadens utveckling och främja lokala och regionala initiativ gör vi särskilda insatser, inte minst på landsbygden och i våra glesbygder. Det är satsningar som har utformats just för att ta till vara det engagemang och

de drivkrafter som finns runt om i landet utan att störa marknaden där den fungerar.

Mellan 2010 och 2014 satsar vi nästan 1 miljard kronor. Det handlar om att enskilda tack vare HUS-reformen kan få göra skatteavdrag för arbetskostnader när man drar fram bredband till sitt hus.

Det handlar om att vi satsar 15 miljoner kronor i stöd till olika bredbandsprojekt – till exempel i form av offentlig medfinansiering inom ramen för landsbygdsprogrammet, som möjligheten att få stöd för att lägga ned tomma rör, så kallad kanalisation, när man ändå har grävt upp en gata.

Det handlar om att vi varje år avsätter 100 miljoner kronor för åtgärder för att säkerställa driftsäkra och robusta kommunikationer och för att garantera att alla svenskar ska ha tillgång till Internet med minst en megabit per sekund.

Det handlar om närmare 200 miljoner kronor i offentlig medfinansiering för satsningar inom landsbygdsprogrammet som en del av den europeiska ekonomiska återhämtningsplanen efter finanskrisen.

Fru talman! Allt fler tjänster i vårt samhälle blir digitala. I takt med att den utvecklingen går allt längre måste alla företag och alla medborgare, i tätort likaväl som på landsbygden, kunna ta del av dessa nya digitala tjänster. Det handlar om att vi ska ha likvärdiga möjligheter till en enkel och fungerande vardag. Oavsett var man bor eller vilken bakgrund man har ska det vara möjligt att utföra ärenden, göra affärer, hålla kontakt med kunder, leverantörer, myndigheter och vänner och familj och uttrycka sina åsikter. Ska det vara möjligt måste människor kunna nå Internet på ett funktionellt och säkert sätt.

Sverige hör till ett av de länder i världen som har högst andel uppkopplade mot Internet. För dem som ännu inte har tillgång till de digitala snabbspåren gör regeringen omfattande insatser. I den budget som vi nu debatterar föreslår vi att den lägsta nivå som alla medborgare i Sverige ska vara garanterade, det så kallade funktionella tillträdet till Internet, ska höjas kraftigt under 2011. Den nuvarande nivån på 20 kilobit per sekund, som infördes av en tidigare regering 2003, var knappt funktionell ens när den infördes, och den är det absolut inte i dag.

I och med regeringens förslag kommer den nya nivån att ligga på en megabit per sekund, vilket är en kraftig höjning och en kraftfull signal från regeringen om att alla som vill vara med i det nya digitala samhället också i praktiken ska kunna vara med och delta.

Fru talman! Sverige har under en lång period fört en framåtsyftande IT-politik. Det kan vi nu skörda frukterna av. Men vi känner hur andra länder flåsar oss i nacken. Vi ser hur det genomförs stora satsningar runt om i världen för att komma i kapp oss, och vi märker att vi hela tiden måste kämpa hårt för att Sverige ska kunna behålla sin topplacering. Det är mot denna bakgrund man ska se den digitala agenda för Sverige som regeringen kommer att presentera under nästa år.

Som ett led i detta fattade regeringen i torsdags beslut om att tillsätta en statssekreterargrupp som ska stärka samordningen av de frågor som är av strategisk betydelse för den framtida utvecklingen av IT-politiken i hela samhället. Över alla departementsgränser ska vi gemensamt ta fram en sammanhållen strategi där vi bland annat ska definiera målsättningar för alla relevanta områden så att Sverige även framöver kan vara värl-

dens mest framgångsrika ekonomi. Vi ska få till stånd en ökad samverkan mellan myndigheter, intresseorganisationer, näringsliv och kommuner och landsting.

Faktum är att i dag används IT i bara en bråkdel av de sammanhang där det skulle kunna användas. Det gör att vi alla, privatpersoner, företag och den offentliga sektorn, varje dag och varje stund går miste om potentiella vinster. Det måste vi ändra på.

Den digitala agendan för Sverige kommer att presenteras under nästa år. Jag kommer att eftersträva en bred uppslutning från näringslivet, det civila samhället och olika offentliga aktörer både i processen för att ta fram agendan och kring de mål som ska slås fast. Min ambition är inte bara att den digitala agendan ska bli en strategi för regeringen utan att den ska bli hela Sveriges digitala agenda.

Om vi till fullo ska kunna dra nytta av de möjligheter som den nya tekniken erbjuder gäller det att se till att datorer, annan IT och Internet blir en naturlig del av utbildningen i landets alla skolor. När de som är skolelever i dag kommer ut på arbetsmarknaden kommer de att möta en konkurrens som ingen av oss här inne har känt av. Om vi tar vårt ansvar och ser till att de under sin skoltid får använda IT som en naturlig och integrerad del av utbildningen kommer deras chanser att slå sig fram, hävda sig och bli framgångsrika på den alltmer internationella arbetsmarknaden att öka betydligt.

Om vi i högre utsträckning lyckas integrera IT i vården och se till att vi har system som kan prata med varandra över verksamhets- och huvudmannagränser skulle vi både kunna öka kvaliteten i vården samtidigt som säkerheten och möjligheten till ökad patientmakt skulle förbättras. Med hjälp av smart använd IT kan vi dessutom definiera behörigheter för vårdpersonalen och därigenom säkra patienternas integritet.

Fortfarande finns det stora brister när det gäller jämställdhet i IT-branschen. Vem vet hur många banbrytande innovationer och hur många nya smarta tjänster vi går miste om bara för att teknikintresserade tjejer väljer bort civilingenjörsprogrammen på våra högskolor och universitet. En av våra gemensamma stora utmaningar, kanske en av de allra största, är att få till stånd ett paradigmskifte som gör det lika sannolikt för våra tjejer att läsa datorteknik som det är för deras teknikintresserade killkompisar.

Jag har talat om IT i skolan, IT i vården och jämställd IT. Ett fjärde viktigt område är hur vi kan använda IT för att minska våra ekologiska fotavtryck. Som ni väl vet har regering och riksdag satt upp mycket ambitiösa mål för hur vi i Sverige ska kunna föregå med gott exempel och fortsätta minska våra koldioxidutsläpp. Till 2020 ska våra utsläpp av växthusgaser minska med minst 40 procent, och till 2030 ska den svenska fordonsflottan vara koldioxidneutral.

På ett sätt är IT en del av problemet, och samtidigt är IT en del av lösningen. Enligt EU-kommissionens står produktionen och användningen av informationsteknik i sig för 2 procent av de globala koldioxidutsläppen. Samtidigt finns det en outnyttjad potential som är så stor att vi om vi använder IT på ett smart sätt kan minska våra koldioxidutsläpp med 15 procent. Men ser vi inte till att ha en smart användning av IT kommer vi aldrig att nå de målen.

Sanningen är att rätt använd kan IT vara ett våra bästa verktyg för att lyckas med några av våra allra viktigaste samhällsutmaningar, nämligen att se till att människans påverkan på klimatet blir så liten som möjligt och att vi använder våra resurser så effektivt som möjligt så att våra barn och barnbarn kan växa upp med lika bra förutsättningar som vi här inne har haft.

Vi ska även använda den senaste tekniken för att rädda liv och öka människors livskvalitet och se till att vården kan bli effektiv och säker.

Sist men inte minst måste vi se till att Sverige även framöver kan vara världens mest konkurrenskraftiga digitala ekonomi så att nya jobb, nya tjänster och nya produkter kan växa fram just här.

Detta, fru talman och ärade riksdagsledamöter, är vad Sveriges digitala agenda kommer att handla om.

(Applåder)

Anf. 60 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! IT bygger broar, säger Anna-Karin Hatt. Jag delar den uppfattningen. Men just nu oroar sig många av dina partikolleger i Skåne för en helt annan bro, nämligen den över Öresund, och för effekterna av regeringens avgiftshöjning. 40 procent dyrare biljetter och 16 procents minskning av pendlandet i Öresundsregionen tror dina partikolleger i Skåne att regeringens politik kommer att leda till. Regionrådet går så långt att han kallar det för ett dråpslag mot integrationen i Öresundsregionen.

Därför undrar jag hur du som regionminister ser på detta dråpslag mot en av Sveriges mest spännande regioner. Är det så vi binder samman regioner och länder?

Anf. 61 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C) replik:

Fru talman! Jag instämmer i Anders Åkessons reflexion att det är intressant att ingen från oppositionen har valt att i sina huvudansföranden med en stavelse ta upp de möjligheter som IT ger. Vi vet att IT på många sätt kan sägas ligga bakom kanske 40 procent av den svenska tillväxten. För att Sverige ska vara framgångsrikt framöver är det viktigt att vi klarar av att hävda oss i konkurrensen på just det här området. Ändå väljer varken Anders Ygeman eller någon annan från oppositionen att nämna det med en enda stavelse.

I Skånerregionen precis som i alla andra regioner i Sverige är man beroende av fungerande kommunikationer. Det gäller fungerande vägar och järnvägar och fungerande elektroniska kommunikationer. Vi har gjort stora insatser både från det offentliga och från marknadens sida. Vi vet att vi behöver göra särskilda insatser för att säkra att landsbygdens folk kommer med på tåget.

Därför föreslår regeringen i den här budgetpropositionen att vi ska höja den lägsta garanterade nivån när det gäller funktionellt tillträde till Internet till 1 megabit per sekund. Det vore intressant att höra hur Anders Ygeman ser på den delen av transport- och kommunikationspolitiken.

Informationstekniken är helt central. Framöver kommer det att vara lika viktigt vad vi väljer att gräva ned bredvid våra vägar som vad vi väljer att investera i när det gäller vägar och järnvägar. Jag undrar varför Anders Ygeman väljer att inte bevärdiga det med en stavelse.

Anf. 62 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Visst bevärdigade jag IT med en stavelse. Jag började med att säga att jag delar mycket av det som Anna-Karin Hatt sade om IT. Det visar väl på en viss enögdhet att inte notera att det var lika många från Alliansens sida som nämnde det som från oppositionens. Det må vara hänt i en sådan här debatt.

Min fråga gällde inte IT. Min fråga till Anna-Karin Hatt som regionminister och förmodligen ansvarig för regionintegrationen var: Hur ser du på de 40-procentiga avgiftshöjningarna på Öresundsbron och ett 16-procentigt minskat resande? Det handlar om integrationen i en av Sveriges mest spännande regioner.

Jag får höra att jag borde ha tagit upp frågan om IT i mitt anförande. Det står Anna-Karin fritt att recensera mitt anförande, men kan du med en stavelse bemöta oron hos dina partikolleger i Öresundsregionen över att deras region håller på att splittras i två av din regerings politik? (Applåder)

Anf. 63 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C) replik:

Fru talman! Det stämmer att jag är regionminister. Just nu behandlar vi och diskuterar det betänkande som ligger för beslut på riksdagens bord, nämligen utgiftsområde 22 Kommunikationer. Där finns inte regionministerns ansvar. Däremot finns hela informationstekniken. Jag konstaterar igen att varken Anders Ygeman eller någon annan från oppositionen valde att nämna informationstekniken i sina huvudanföranden. Det är intressant att notera. Det är bekymmersamt att ni inte tycker att frågan är mer intressant och viktig än så.

Något av det viktigaste för att åstadkomma regional tillväxt är att binda samman regioner i Sverige och se till att det finns goda kommunikationer. Det har gjorts omfattande insatser både i södra Sverige och i andra delar av Sverige för att se till att vi har ett fungerande vägnät och järnvägsnät. Vi ska också ha bra elektroniska kommunikationer. Det är viktigt för såväl skåningar som smålänningar och norrlänningar.

Avgifterna på Öresundsbron har upptagit en hel del av diskussionen. Jag önskar att vi i stället ägnade lite kraft åt att belysa andra centrala frågor inom kommunikationspolitikens område.

Anf. 64 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! De två senaste veckorna har skåningarna gått man ur huse i en utsträckning som jag aldrig sett maken till i mitt politiska liv. Det råder total enighet över partigränserna, inom näringslivet och i alla medier. Man är upprörd över det förslag som finns i den här propositionen om att riva upp beslutet från 1999 när det gäller tågtrafiken på Öresundsbron. Jag har tillbringat rätt mycket tid på centralstationen i Malmö de senaste dagarna och pratat med trafikanter. Människor är naturligtvis upprörda över att tågen inte går. Vi fick just reda på att fram till jul kommer ytterligare 100 avgångar att ställas in varje dag från Malmö på grund av att man inte klarar av tågunderhållet. Det är klart att folk är upprörda över det.

Ännu mer upprörd är man över förslaget om avgiftshöjningar. Skåningarna tycker att det redan är för dyrt. Ett månadskort kostar 1 900 kronor för en sträcka på 17 kilometer. Det ska jämföras med ett SL-kort

som kostar 690 kronor. Det kortet – för 1 900 kronor – vill man enligt Trafikverkets intentioner nu höja priset på till 2 700 kronor. Massor av ungdomar jobbar i Köpenhamn i stället för att vara arbetslösa på den svenska sidan. Det är tusentals som pendlar varje dag. För dem är det redan riktigt dyrt. Därför är ilskan stor över alla partigränser. De dimridåer som Jan-Evert Rådström lägger ut när han talar om en höjning med 3:50 är därför lite tramsiga.

Det är inte oppositionen ni argumenterar mot. Det är Pia Kinhult som är regionstyrelsens ordförande och moderat i Skåne, Anja Sonesson som är Moderaternas gruppleddare i Malmö och samtliga moderata kommunalråd i Skåne som har skrivit: Stopp och belägg! Det här är fel.

De har analyserat detta. Öresundskommittén har analyserat det och kommit fram till det som nämnts i debatten. Det är alldeles uppenbart att den typen av höjningar kommer att slå hårt mot integrationen.

Vad handlar det egentligen om? För 19 år sedan kom Sverige och Danmark överens om att bygga en bro. För att finansiera bron bestämde man om två intäktslag. Det ena var en bilavgift. Långt innan ordet trängselavgift var infört bestämdes att bilarna som körde på Öresundsbron skulle betala den ojämförligt högsta trängselavgift som Sverige någonsin haft och antagligen någonsin kommer att få. Därutöver skulle tågtrafiken från svenska och danska sidan vara med och bidra till brobygget, alltså till investeringen. Det var 1991. Har det hänt något sedan dess? Har det varit någon klimatkris? Har det varit något beslut om att vi måste ha långsiktigt hållbara transporter?

Förslaget började diskuteras samtidigt som politiker från Sverige var i Cancún och diskuterade hur klimatpolitiken skulle kunna förbättras i framtiden. Alla var överens om att vi måste föra över pendlingsresor i storstadsområden från bil till järnväg. År 2010 säger denna regering att vi ska lägga på en jätteavgift på tågtrafiken på just de 17 kilometer som förbinder Sverige och Danmark och håller samman Öresundsregionen.

År 1999 var man kloka här i kammaren. Det var man i folketinget också. Man sade att det man hade beslutat för åtta år sedan inte var okej längre. Man beslöt att ta bort avgiften för tågtrafiken. Tågtrafiken skulle inte belastas med en extra avgift. Man ville ge tågen och kollektivtrafiken ett extra försprång när bron öppnades.

På samma sätt gjorde danskarna med sin egen bro över Stora Bält. Man hade byggt en motorvägsbro som fick stå stängd länge eftersom man inte ville öppna den förrän järnvägstrafiken var i gång.

Av samma skäl gäller det för framåtseende politiker att se till att gynna långsiktigt hållbara transporter när nya resmönster ska etableras. Det var vad kammaren gjorde 1999, och det är det ni vill riva upp i dag. Det är det allt handlar om.

Jag ska inte argumentera så mycket om siffror hit och dit. Men jag måste säga att jag blir riktigt orolig när statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd nämner siffran 324 miljoner. Jag fick nämligen intrycket av att det som detta förslag handlar om är att öppna upp för att Trafikverket i slutändan skulle kunna plocka ut 324 miljoner årligen av Öresundstrafiken. Det är dubbelt så mycket som Region Skåne ens har vågat tro att det nuvarande och det som Trafikverket hittills har skickat till Region Skåne handlar om. Det är synd att man inte kan få svar på det. Men frågan kvar-

står eftersom statsrådet inte är här. Kan det verkligen vara så att Öresundstågstrafiken ska kosta 324 miljoner extra framöver?

Jag ska säga några ord till mina kolleger, allianspolitiker från Skåne här i riksdagen. Jag vet att ni är utsatta för ett hårt tryck, inte minst från medierna men också från medborgare och allra mest från era egna partikamrater. Lokala opinioner kommer och går, och det är inte alldeles enkelt att som riksdagsledamot tillfredsställa dem. Men ni vet, allianspolitiker från Skåne, att detta inte är någon vanlig fråga och att denna opinion inte är någon vanlig opinion. Den skär genom alla led. Detta är ett enskilt beslut som riktar sig enbart mot tågtrafiken på Öresundsbron.

Jag brukar inte använda Kvällsposten. Men i ledaren i går var det en uppmaning till Alliansens riksdagsledamöter att säga nej till en höjning av broavgiften. Därmed yrkar jag bifall till reservation 2.

I detta anförande instämde Lars Mejern Larsson, Désirée Liljevall, Pia Nilsson och Anders Ygeman (alla S).

Anf. 65 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Jag tänkte vara lite mer principiell. Jag framförde Folkpartiets ståndpunkt tidigare. Det är helt klart att detta har nationella och regionala perspektiv. När det gäller de 324 miljonerna uppfattar jag att det var ett konstaterande att den svenska staten i dag betalar 324 miljoner via Trafikverket. Det som diskuteras nu är en princip om järnvägslagen ska gälla även Öresundsbron.

Vi kan konstatera att medfinansiering och trafikantavgifter kommer att vara närmast en förutsättning för stora projekt i Sverige. Då kan man ställa den principiella frågan: Hur ser Leif Jakobsson på det? Ska Trafikverket då ta hand om avgiftssättningen, eller ska det i varje fall bli en riksdagsfråga då vi ska bedöma varje enskilt fall?

När det gäller Öresundsregionen kan jag hålla med Leif Jakobsson om att detta är en förändring som vi måste se konsekvenserna av. När jag har haft kontakter med regionpolitiker i Skåne accepterar de det konkreta förslag som finns. De tycker att 3:40 är fullt acceptabelt.

Säger man nej säger man nej till ett system. Då säger man ett principiellt nej till att det inte är Trafikverket som ska ha hand om detta utan att det är riksdagen som fortsatt ska ha hand om detta.

Har Leif Jakobsson något att andra i den principiella frågan, om det är meningen att riksdagen ska ha hand om alla dessa trafikantavgifter?

Anf. 66 LEIF JAKOBSSON (S) replik:

Fru talman! Principer blir verklighet. I detta fall handlar det om ett särskilt riksdagsbeslut grundat på en överenskommelse med ett annat land om finansieringen av en bro. Det handlar inte om de allmänna principerna för banavgifter och annat.

Det kanske behöver sägas till Lars Tysklind att man redan i dag betalar banavgifter till Öresundsbron. Det är inte detta det handlar om. Det handlar om att riksdagen med detta skulle upphäva det beslut som togs 1999 och som var framsynt, klimatsmart och som faktiskt syftade till att främja Öresundsintegrationen.

Jag måste ställa frågan: Tycker Lars Tysklind att det är rimligt och okej att kostnaden för ett månadskort för 17 kilometers järnväg ökar från

1 900 kronor till 2 700 kronor? Detta är ingenting som jag hittar på. Detta är vad Region Skåne, Öresundskommittén och dina borgerliga kamrater har konstaterat ligger i farans riktning.

I denna debatt blir jag upplyst om att det kan vara ännu värre, eftersom statsrådet pratar om 324 miljoner. Vad är det som gäller, Lars Tysklind? Är det rimligt att gå från 1 900 kronor till 2 700 kronor?

Anf. 67 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Exakt vad ett månadskort ska kosta i olika regioner i Sverige är svårt att kommentera. Det är så många faktorer som har betydelse, till exempel vilka områden de gäller i, vilken kostnadstäckning man väljer att ha inom regionerna och så vidare. Dessa jämförelser kommer därför alltid att vara haltande.

Jag försökte tidigare vara tydlig, vilket jag tror att Leif Jakobsson trots allt uppfattade, med att Folkpartiet och Alliansen anser att principen ska vara att järnvägslagen ska gälla. Så måste det vara. Men eftersom det i detta fall är fråga om en förändring vill vi ha en redogörelse över konsekvenserna av denna första höjning som har diskuterats.

Det är en helt orimlig tanke att alliansregeringen på något vis skulle föra en politik som skulle äventyra tillväxten och utvecklingen i Öresundsregionen. Den frågan kan vi egentligen lämna därhän eftersom den så att säga inte finns på kartan.

Anf. 68 LEIF JAKOBSSON (S) replik:

Fru talman! Jag måste säga till Lars Tysklind att detta tillkännagivande i sista sekunden lurar ni inte ens småbarn med. Var och en förstår att om man först fattar ett beslut och sedan ska ha en konsekvensanalys så har man redan sålt smöret. Det är precis det ni gör. Det är inte konstigt att det inte har imponerat på en enda av era kolleger hemma.

Jag hörde vice ordföranden i utskottet säga att man har haft en god dialog och så vidare med alliansföreträdare i Skåne. Men så sent som i går på kommunfullmäktigesammanträdet i Malmö reste sig den moderata gruppledaren Anja Sonesson upp och sade att vi nu måste stoppa detta, och det gjordes ett uttalande på kommunfullmäktigesammanträdet i Malmö. Så ni har tydligen inte övertygat dem heller med denna extra kosmetik som kom vid sittande bord på utskottssammanträdet.

Eftersom Lars Tysklind tog upp frågan om medfinansiering och annat ska jag redogöra för vad Pia Kinhult, som är moderat ordförande i Region Skåne, har uttalat. Hon svarar statsrådet och Jan-Evert Rådström i en debattartikel i Sydsvenskan den 17 december. Hon hänvisar till riksdagens utredningstjänst och kommer fram till att staten mellan 1993 och 2008 har fått in 29 miljarder i extern finansiering – medfinansiering. Av dessa 29 miljarder kommer 60 procent från Skåne. Så kom inte och prata med oss om medfinansiering! Vi vet nog att vi måste betala för vår infrastruktur. Men det är sådana här påhopp som har gjort att hela Skåne har rest sig.

(Applåder)

Anf. 69 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Fru talman! Järnvägen är det enda transportslag som kan förena hastighet med hållbarhet. Runt om i världen satsas det därför stort på mo-

derna järnvägssystem och snabba tåg. I Sverige däremot blir situationen alltmer ohållbar. Allt fler blir stående på perrongen eftersom tåget är försenat eller rent av inställt. Förseningarna är inte bara ett vinterproblem. Punktligheten för X 2000 på södra stambanan som är sämst i landet var till och med något sämre i juli och augusti än under tre av de fyra snömånaderna förra vintern. Det beror förstås på otillräckligt underhåll – som många här har talat om – på en usel organisation och på en extrem brist på kapacitet. Banorna är fulla eller överfulla. Allt fler vill åka tåg. Persontrafiken ökar kraftigt liksom godstransporterna men inte spårkapaciteten.

Hur vill vi ha vår järnväg i framtiden? Ja, i en intressant rapport från Ivaoprojektet *Långsiktiga spåret*, nämligen *Scenarier för järnvägens utveckling fram till 2035*, beskriver Gunnar Alexandersson och Staffan Hultén från Handelshögskolan i Stockholm tre scenarier för regional och långväga persontrafik på järnväg ur ett svenskt perspektiv 2010–2035.

Att lappa och laga och inte göra några stora satsningar utan i stället underhålla befintligt nät och bygga någon mötesplats eller lite dubbelspår där kapacitetsproblemen blir för akuta kännetecknar vad forskarna kallar för tröghetsscenario, i vilket den maximala hastigheten på järnvägsnätet stannar på dagens 200–210 kilometer i timmen.

En medelväg vore att bygga fler spår längs stambanorna, att satsa på ökad kapacitet på strategiskt viktiga platser och att sikta på en maximal hastighet för järnvägen på 250 kilometer i timmen.

Mest ambitiöst är vad forskarna kallar för det utvecklingsbrytande scenariot: att bygga höghastighetsbanor och att satsa på att ansluta regionaltrafiken till dessa. På ett helt nytt nät i södra Sverige kan vi då resa 300–350 kilometer i timmen. Medelvägen leder till ett långsamt ökat tågresa, men tågtrafiken behåller i stort sett sin trafikandel gentemot övriga trafikslag.

Storsatsningen på ett modernt transportsystem med höghastighetsbanor skulle få överlägset största fördelarna och ha störst strukturell inverkan på resandet. En sådan satsning skulle göra det ännu attraktivare att resa och att transportera gods med tåg än med bil och flyg. Tågets marknadsandel skulle kunna öka. Miljövinster är förstås uppenbara.

Den lägsta ambitionsnivån, tröghetsscenario – att lappa och laga – är, tyvärr, i praktiken den linje som regeringen valt för järnvägen. Denna brist på framsynhet står i skarp kontrast till ambitiösa framtidssatsningar i andra länder. Vi blir frånåta av resten av världen.

Det pågår en kraftig utökning av nätet i världen. Höghastighetsbanor är på väg att bli den dominerande tågtypen i det europeiska järnvägsnätet. I Tyskland projekteras många nya banor. Under de närmaste tio åren kommer Spanien och Frankrike att ha sina nationella nät färdigbyggda. Även i Kina, Ryssland, Marocko och många andra länder byggs och planeras höghastighetsbanor. Men i Sverige står vi kvar på perrongen.

Vi har redan förlorat mycket tid. Men om vi bestämmer oss nu kan vi om 20 år ha höghastighetsbanor mellan Göteborg, Stockholm, Malmö och Köpenhamn och vara med i ett modernt europeiskt transportsystem. Ett svenskt höghastighetsnät skulle kunna byggas samman med det europeiska och avsevärt förkorta restiderna.

Så frigör vi utrymme för mer av regional trafik och för mer godstrafik på stambanorna samt minskar känsligheten för störningar.

Så löser vi de problem som uppstår när snabba och långsamma tåg, som i dag, ska samsas på samma spår.

Så kan vi göra transporterna mindre riskabla. Tågtrafik är nämligen betydligt säkrare än vägtrafik. Med tågtrafik blir det färre dödsfall och minskade sjukvårdskostnader.

Så kan vi minska transportsektorns klimatpåverkan.

Investeringarna i regeringens nationella plan för transportsystemet med stark slagsida mot väg beräknas, enligt Trafikverket, minska koldioxidutsläppen med cirka en tiondels procent år 2020. En tiondels procent är i praktiken ingenting. Det är inte konstigt, för när man prioriterar nya motorvägar ökar vägtrafiken. Bygger man i stället mer järnväg ökar tågtrafiken. För att klimatmålen ska nås krävs det förstas en omprioritering, för järnvägen är det i särklass klimatvänligaste transportslaget.

Det finns alltså mycket som talar för att återuppta arbetet med att bygga ett svenskt höghastighetsnät. Det är fullt möjligt att genast sätta i gång. Till exempel är järnvägsutredningarna om Ostlänken nu efter sju års arbete klara. I planeringen har man utgått från statens tidigare långtidsplan för tiden 2004–2015, och man har kommit långt.

Mycket pengar och engagemang har investerats av kommuner, företag och organisationer som nu alltmer förtvivlat väntar på att arbetet med att förverkliga Ostlänken ska fortsätta. Trängseln på Södra stambanan blir nämligen alltmer akut.

Trafikverket har förklarat stambanan genom Östergötland för överbelastad under rusningstimmar. Landets fjärde största pendeltågssystem, Östgötapendeln, med tre miljoner resor per år håller på att trängas undan när den i stället behöver mer utrymme. Pendeln är nämligen en ryggrad i regionen, men den kommer att knäckas om spårkapaciteten inte utökas. Många reser med pendeltåget, inte minst till skolan eller jobbet, och många fler skulle kunna göra det om det gick fler tåg och om tågen stannade på fler stationer.

Verkligheten visar att det var ett allvarligt misstag att stryka Ostlänken i den nya åtgärdsplanen för åren 2010–2021. Ostlänken behövs – nu! I det instämmer nog många av de östgötar som i en tröstlös väntan på försenade och överfulla pendeltåg – om tågen inte rent av är inställda – står och fryser på perrongerna.

Mot bakgrund av allt detta är det svårt att förstå varför regeringen väljer att satsa på motorvägsbyggen i stället för att påbörja bygget av ett nät för höghastighetsbanor. Verkligheten talar sitt tydliga språk. Med regeringens politik hänvisas många människor till mindre bekväma, osäkrare och mer klimatskadliga resor med bil, men de hade hellre velat åka tåg. Förhoppningsvis inser även regeringen att det är hög tid för en avsiktsförklaring, för att bygga ut en infrastruktur för höghastighetståg så att byggandet kan påbörjas redan under denna mandatperiod.

Fru talman! I länder som Spanien och Frankrike har man bestämt sig för att ha en infrastruktur i världsklass och har därmed motiverat de stora satsningarna på höghastighetsbanor.

Även i Sverige behövs det nu en bred uppslutning bakom en framtidsplan för att bygga ett modernt transportsystem. Det krävs en kraftsamling i likhet med den som framsynta politiker på 1800-talet gjorde när de fattade beslut om att bygga stambanorna. Det behövs en framtids-

tro i Sverige precis som i alla de länder som nu storsatsar på att bygga järnväg.

Vi i Miljöpartiet nöjer oss inte med att lappa och laga, utan vi vill satsa framåt. Ett första steg är att ge klartecken till att åter ta upp arbetet med höghastighetsbanor och att påbörja byggandet av Ostlänken samt sträckan Borås–Göteborg under denna mandatperiod. Vad väntar regeringen på?

I detta anförande instämde Stina Bergström och Jan Lindholm (båda MP).

Anf. 70 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Vår tids stora utmaning är klimatfrågan. Om vi inte lägger om politiken kommer vi i grunden att förändra förutsättningarna för mänskligt liv på den här planeten. Det brådskar. Det är mot den bakgrunden man ska se en debatt om kommunikationer och trafik. Att lösa kommunikationsproblemen är avgörande för att lösa klimatproblemen.

Vi svenskar släpper ut minst fyra gånger mer än vad som är globalt hållbart, sett till växthusgaserna. Även de mål vi satt upp är långt under vad som krävs för att vi ska använda en rimlig del av det samlade globala miljöutrymmet.

Trafiken är inte bara den enskilt största utsläppskällan. Trafikens andel av utsläppen av växthusgaser ökar också. Om vi inte minskar utsläppen av växthusgaser från trafiken kommer vi inte att klara att ta vårt klimatansvar. Det måste vara utgångspunkten för varje långsiktigt beslut om trafikpolitiken. Det är också Vänsterpartiets utgångspunkt.

Detta ställer krav på oss. Det ställer krav på att vi bygger ut en bra och modern kollektivtrafik. Det ställer krav på att vi satsar på järnväg och sjöfart och erbjuder alternativ till lastbilstransporter och flyg, framför allt inrikesflyget.

Det här löser sig inte av sig självt, utan det här kräver stora medvetna planerade beslut om investeringar. Det kräver politisk styrning – inget mindre.

Avgörande för att lyckas bygga ett hållbart transportsystem är att vi satsar på järnvägen. Kapaciteten behöver rejält byggas ut. Vi har ett ökande resande, och vi har en ökad godsmängd på järnvägen. Det frestar redan på. Ska vi dessutom klara klimatkraven handlar det om jättelika investeringar för framtiden. Vi måste också få en järnväg att lita på.

Det som sker under den här regeringen är tyvärr motsatsen. Anslagen till underhåll ligger 700 miljoner kronor under Trafikverkets plan. Att ha en sådan nivå på underhållsanslagen är att medvetet minska punktligheten på järnvägen – från 95 procent till 87 procent, enligt Trafikverket – och att medvetet försämra järnvägens konkurrenskraft.

Samtidigt höjer regeringen banavgifterna. Investeringarna i nya banor är mycket låga om man ser till att kapaciteten ska öka, och järnvägen fragmentiseras och avregleras. Privata aktörer ska kunna plocka ut godbitarna och göra vinst på dem, medan det nationella ansvaret inte längre ses som SJ:s uppgift. SJ:s huvuduppgift är att göra vinst, inte att ta ett nationellt ansvar för en god järnvägstrafik åt folket.

Detta är vägen mot försämringar. Det är vägen mot att inte ta klimatansvar. Det styr gods- och persontrafik från järnväg till väg – precis mot-

satsen till den väg vi skulle behöva gå i kommunikationspolitiken. Därmed gör vi inte vår läxa i klimatpolitiken. Det är det allvarligaste med den här regeringens transportpolitik. Det är samtidigt som folk vill åka tåg. Det är samtidigt som företag vill använda järnvägen.

Hade vi haft en rödgrön regering hade vi satsat mer på underhåll. Vi hade byggt en rad nya banor, och vi hade inte heller från Vänsterpartiets sida velat se dessa extrema avkastningskrav på SJ. SJ:s roll måste vara att ge människor god service till ett rimligt pris. Det är bättre att man får köpa nya vagnar, får bättre service och lägre biljettpriser än har ett högt avkastningskrav. Sverige avviker med sitt höga avkastningskrav.

En sådan här politik vore inte bara att ta sitt klimatansvar. Det skulle också innebära att vi satte folk i arbete i massarbetslöshetens Sverige. Det skulle vara att investera Sverige ur krisen, samtidigt som vi satsar på miljön och får mer moderna kommunikationer.

Det skulle också vara att stärka det svenska näringslivets och den svenska industrins konkurrenskraft. Det skulle vara att för årtionden framöver säkra att svensk industri kan hävda sig på världsmarknaden, inte minst i de tider av kraftigt ökande oljepriser vi sannolikt kan se framför oss. I dag ser vi motsatsen: Det är svårt att lita på järnvägen, för godset kommer inte fram. De som ska på möten på sina arbeten kommer inte i tid, eller så kommer de inte hem från mötena. Då missgynnas svenskt näringslivs konkurrenskraft.

Detta kräver alltså investeringar, och det kräver att vi bygger. Det måste vara statens ansvar att se till att detta sker. Bara staten kan ha den långsiktighet som gör att man kan göra samhällsekonomiskt nyttiga investeringar med blicken 10–40 år framåt i tiden. Av detta är inte det privata kapitalet speciellt intresserat i dag, även om man naturligtvis inte ska utesluta privat medfinansiering i olika projekt.

Nej, det är statens ansvar. Vi har ibland använt lån ur Riksgälden, till exempel för Öresundsbron och Botniabanan. Jag menar att det är klokt om investeringen är lönsam och betalar sig på sikt. Att investera för att höja konkurrenskraften för en bättre miljö är en ansvarsfull politik. Att inte investera för framtida höjd konkurrenskraft och en bättre miljö är att inte ta sitt politiska ansvar. Jag menar att regeringen här har en ideologisk blockering som skadar Sveriges framtid.

I min egen hemregion i övre Norrland sker i dag stora investeringar samtidigt som exportindustrin går på högvarv. Det finns dock ett problem: Kommunikationerna riskerar att bli en flaskhals. LKAB ska kraftigt öka malmproduktionen, men det är nästan fullt på Malmbanan. Exportindustrin och verkstadsindustrin går för högtryck och kan kanske expandera, men det är nästan fullt på Norra stambanan. Det byggs nya gruvor men inte en järnväg, så man ska ha tunga lastbilar som väger enorma 120 ton och som går dygnet runt, varje minut för att frakta denna malm – när man borde ha byggt en järnväg.

Om man har en framsynt politik bidrar man till långsiktig tillväxt, utveckling och ett ekologiskt hållbart sätt genom att satsa på kommunikationer. Det är en av de saker vi verkligen kan göra som politiker för att ge vårt eget näringsliv och vår egen produktion en god konkurrenskraft.

Här skiljer sig Vänsterpartiet och De rödgröna från regeringen. Vi hade börjat bygga Norrbotniabanan, vi hade satsat på Inlandsbanan och Malmbanan och vi hade sett till att man också kunde föra över tunga

transporter från väg till järnväg och på detta sätt öka handeln på Nordkalotten. I stället har vi en regering som alltför mycket tänker storstad och som alltför mycket tänker vägtrafik.

I mitt hemlän Västerbotten har frågan om Norrbottenbanan varit en politisk huvudfråga. Alla partier, från höger till vänster, sade sig vara för den i valrörelsen. Nu ligger förslaget på bordet. I dag är det skarpt läge. Den som röstar för Vänsterpartiets reservation 7 röstar för Norrbottenbanan. Nu är det upp till bevis. Nu har ni som i valrörelsen sade att ni ville bygga chansen att rösta på detta.

Fru talman! Som jag sade i inledningen av mitt anförande är det klimatet som är den avgörande bevekelsegrunden för vår politik. Till detta kommer omsorgen om passagerarna och omsorgen om Svensk industris konkurrenskraft. Det är här vi skiljer oss åt i denna debatt.

Om man ska få en bild av regeringens politik menar jag att vi har fått den denna vinter. Det är bilden av moderaten Jan-Evert Rådström som inte kan åka tåg till Stockholm för att komma hit och höja banavgifterna och ge för lite pengar till underhåll därför att tåget inte kommer fram i tid. Där sitter regeringens kommunikationspolitik i dag, och jag beklagar det.

(Applåder)

I detta anförande instämde Siv Holma (V).
(forts. 8 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 12.56 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 13.00, då statsminister Fredrik Reinfeldt (M) skulle lämna information från regeringen om Europeiska rådets möte den 16 och 17 december.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 13.00.

7 § Information från regeringen om Europeiska rådets möte den 16 och 17 december

Anf. 71 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Ärade ledamöter! Europeiska rådet träffades i Bryssel den 16 och 17 december under ledning av den valde ordföranden Herman Van Rompuy. Mötet handlade nästan uteslutande om den bekymmersamma ekonomiska situationen i Europa och olika åtgärder för att råda bot på denna. Toppmötet kunde också enas om en mindre fördragsjustering för att möjliggöra inrättandet av en permanent krishanteringsmekanism som ska ersätta den tillfälliga mekanism som löper ut i juni 2013. Den höga representanten Catherine Ashton presenterade en framstegs-

rapport om EU:s relationer till så kallade strategiska partner, och beslut fattades om kandidatstatus för Montenegro. Europeiska rådet fördömde våldet i Elfenbenskusten, och slutligen välkomnades resultatet av klimatmötet i Cancún.

Fru talman! Många av de stats- och regeringschefer som närvarade vid mötet uttryckte oro för den ekonomiska situationen i sina länder, bristen på tillväxt, fallande sysselsättning och ökande statsskulder. Det är en situation som på många sätt står i skarp kontrast till de ökande tillväxtsiffror och den sjunkande arbetslöshet som vi i Sverige nu upplever. Men Sverige kan inte i längden vaccinera sig mot en ekonomisk nedgång i Europa eftersom våra ekonomier är starkt integrerade.

Det är därför glädjande att toppmötet kunde enas om att fatta beslut om en begränsad fördragsändring som möjliggör inrättandet av en permanent krishanteringsmekanism. Ett förenklat fördragsförändringsförfarande kommer nu att omedelbart inledas med siktet inställt på ett formellt beslut vid Europeiska rådet i mars 2011. Om allt går som planerat skulle detta möjliggöra ett slutförande av de nationella godkännandeprocesserna före 2012 års utgång och ett ikraftträdande av mekanismen den 1 januari 2013.

EU:s finansministrar kommer samtidigt att slutföra arbetet med den permanenta krismekanismen senast i mars nästa år. Icke-euomedlemmar får, om de så önskar, medverka i detta arbete. De kan också besluta från fall till fall om de önskar delta i insatser som genomförs av mekanismen.

Från svensk utgångspunkt har vi all anledning att välkomna utformandet av både fördragsändringen och mekanismen. Det är bra att fördragsändringen utformas så att den inte innebär någon kompetensförskjutning och därmed kan hanteras under ett så kallat förenklat ändringsförfarande. Vi kan också vara nöjda med formuleringarna om de länder, inklusive Sverige, som inte är en del av euroområdet. Dels får vi vara med i det fortsatta arbetet med att utforma den permanenta krishanteringsmekanismen, dels kan vi från fall till fall besluta om vi vill delta i olika låneoperationer.

Fru talman! Jag vill också uppmärksamma ledamöterna på uttalandet om stabiliteten i euroområdet som gjordes av stats- och regeringscheferna från dessa länder och EU-institutionerna. De underströk att de var redo att göra allt som krävdes för att trygga stabiliteten i euroområdet. Det handlar framför allt om att genomföra befintliga program för konsolidering och strukturreformer, att genomföra åtgärder för att minska budgetunderskotten, att intensifiera strukturreformer och att stärka stabilitets- och tillväxtpakten. Det handlar om att säkerställa finansiellt stöd till den tillfälliga mekanismen tills den permanenta mekanismen träder i kraft, att stärka finanssektorn och genomföra nya stresstester samt att stödja ECB:s olika åtgärder. Målet är också att vidareutveckla dessa element under de kommande månaderna.

Jag har för svensk del varit mycket tydlig med att understryka vikten av att påskynda arbetet med kommissionens lagstiftningsförslag om bättre ekonomisk styrning, detta för att inte bara fokusera på krishantering utan också på en mer långsiktig förstärkning av det ekonomiska regelverket. På så sätt säkerställer man att också arbetet med mer grundläggande ekonomiska reformer påbörjas. Det är därför positivt att toppmötet nu beslutat att dessa förslag ska antas senast i juni 2011.

Prot. 2010/11:39
21 december

*Information från
regeringen*

Fru talman! Den höga representanten Catherine Ashton rapporterade om sitt arbete med EU:s relationer till strategiska partner. Det är välkommet att toppmötet gav henne mandat att fortsätta med detta viktiga arbete. Välkommet är också att Europeiska rådet kommer att utvärdera framstegen i arbetet en gång om året. Detta kan förhoppningsvis leda till att Europeiska unionen utvecklas så att den kan spela en större roll på den internationella arenan.

Toppmötet fattade därtill beslut om att ge Montenegro status som kandidatland. Detta är någonting som regeringen stöder. Det ger en viktig signal till länder som fortsatt hoppas på att en dag bli medlemmar i Europeiska unionen och främjar därmed också fortsatta reformer i dessa länder.

Europeiska rådet fördömde också våldet efter den andra rundan i presidentvalet i Elfenbenskusten och manade parterna till återhållsamhet. Europeiska rådet uttryckte beredskap att anta restriktiva åtgärder mot dem som fortsätter att obstruera i processen.

Slutligen välkomnades resultatet av klimatmötet i Cancún.

Fru talman! Jag är nu redo att ta del av ledamöternas synpunkter och besvara deras frågor.

Anf. 72 MARIE GRANLUND (S):

Fru talman! Jag vill tacka statsministern för redogörelsen och återrapporten. Som tidigare har sagts stöder vi socialdemokrater inrättandet av en permanent krishanteringsmekanism. Det är alldeles nödvändigt. Det är synd att vi inte kunde ha förutsett detta tidigare, men vi stöder det här inrättandet. Det skulle ha blivit ännu värre om vi inte hade haft den.

Men jag skulle vilja säga att detta är långt ifrån tillräckligt för att åstadkomma ordning och reda i statsfinanserna i Europas länder. Statsministern tar upp detta om mer långsiktiga, grundläggande spelregler. Det är en väldigt viktig sak som vi också stöder.

Men det finns någonting som hela tiden saknas. Det är kliniskt rent från diskussioner om sysselsättningen och löntagarnas rättigheter i det här sammanhanget. Jag beklagar att statsministern aldrig tycker att det är rätt tillfälle att lyfta upp dessa frågor. För oss socialdemokrater skulle det ha varit självklart att när man diskuterar ekonomisk kris också lyfta upp behovet av en sysselsättningsstrategi för att få fler jobb i Europa. Arbetslösheten är katastrofal. Jag beklagar att det aldrig verkar vara rätt tid att ta upp frågorna om Laval, utstationeringsdirektiv, socialt protokoll och en sysselsättningsstrategi.

Anf. 73 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att markera att det finns en bred uppslutning i Sveriges riksdag om att inrätta denna permanenta krismekanism. Jag tycker att det finns all anledning att välkomna detta.

En sysselsättningsstrategi finns i den meningen att det som kallas Agenda 2020, det vill säga försöken att på medellång sikt formulera strukturella förändringar, bland annat ska syfta till – det är till och med första punkten – att sysselsättningsgraden i Europa ska växa. Vi har med en formulering som är inriktad på att detta ska gälla både män och kvinnor. Det är ett erkännande av att det kan vara en utmaning som ser lite olika ut mellan män och kvinnor.

Jag svarade inför EU-nämnden på frågor om ett så kallat socialt protokoll. Jag uppfattar det som ett krav som i så fall skulle framkalla andra typer av fördragsändringskrav från andra länder och att det i realiteten inte skulle vara förenligt med den här förenklade fördragsändringsmekanismen som jag talade om. Alldeles oavsett detta kan man naturligtvis gå in i sak och diskutera hur lyckligt detta skulle vara. Men jag uppfattar att det bara skulle framkalla en mycket längre och, som vi har tyckt, önskad process som dessutom skulle riskera att försena den här permanenta krishanteringsfunktionen.

Anf. 74 MARIE GRANLUND (S):

Fru talman! Jag vill tacka statsministern för svaret. Att tillföra ett socialt protokoll är ett krav som vi har drivit länge. Det är fullt förenligt att göra det med nuvarande Lissabonfördrag. Det är en klen förklaring att det skulle skjuta upp fördragsförändringen. Det går att göra bara man har viljan att lyfta upp den här frågan.

Sedan skulle jag vilja passa på att också fråga statsministern om långtidsbudgeten. Den var uppe perifert nu. Vi kommer att få många tillfällen att lyfta upp de frågorna igen. Jag har i medier tagit del av synpunkter från ledande folkpartister som säger att man ska värna om budgetrestriktivitet. Det är någonting som vi är fullständigt överens om. De säger att detta kommer att innebära att Sverige inte kommer att få något återflöde från strukturfonderna vad det gäller sammanhållningspolitiken. Jag skulle vilja fråga statsministern om det också är statsministerns uppfattning.

Anf. 75 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! EU arbetar med en så kallad långtidsbudget, ett flerårigt finansiellt perspektiv, som är tänkt att gå från 2014 till 2020. EU ska fatta slutgiltigt beslut om det under 2012.

Ett skäl till att diskussionen om långtidsbudgeten redan kommit i gång är att det vid föregående toppmöte förekom en del diskussioner i randen av toppmötet om hur vi ska formulera behovet av budgetrestriktivitet. Så var det också den här gången.

Jag tror att vi ska vara försiktiga med att nu påstå att vi vet hur det exakt ska se ut och var det ska landa 2012, men en diskussion som förts har gällt vad man gör med anslagna medel som inte använts fullt ut. Man använder inte det ordet, men det är det vi i Sverige ibland kallar anslags-sparande.

Det som i realiteten sker i dag är att medlen återgår till nettobidragsgivare, bland annat Sverige. Det finns förslag inte minst från Europaparlamentet och en del andra att man med ökad flexibilitet snarare borde få använda dessa medel inom institutionerna och därmed stoppa återflödet. Som nettobidragsgivare är Sveriges hållning till detta skeptisk. Där är vi nu, men några färdiga förhandlingar finns ännu inte, och den slutgiltiga utformningen kommer alltså först under 2012.

Anf. 76 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru talman! Mötet hölls i ett Europa som brinner av protester. I många länder tvingas man till tuffa nedskärningar i människors trygghet och pensioner, i ungas utbildning, framtidstro och möjligheter att få jobb.

Mitt i detta Europa verkar det finns en ö av tjänstemän, byråkrater, EU-kommissionärer som inte riktigt förstår vidden av problemen. Samtidigt som länder tvingas till dessa tuffa nedskärningar kräver man att EU:s budget ska få fortsätta att växa. Man kräver att länder som gör dessa nedskärningar och möter protester ska betala in mer och mer i medlemsavgift till EU.

Med sig till detta möte lär Fredrik Reinfeldts brittiske kollega David Cameron ha haft ett brev där han kräver att EU:s budget ska frysas under det kommande decenniet. Flera länder valde, klokt nog, att ställa sig bakom brevet, däribland vårt grannland Finland. Fredrik Reinfeldt valde det inte. Min fråga till honom och den svenska regeringen är helt enkelt: Varför?

Anf. 77 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Det är en korrekt beskrivning som jag återgav. Många av regeringscheferna vittnade om omfattande protester till följd av saneringsprogram som införts i länder där man tappat greppet om offentliga finanser.

Vid föregående toppmöte i oktober, som jag återrapporterat, fanns en skrivning i slutsatserna som hänvisade till behovet av att budgetrestriktivitet skulle gälla kommande år och återspegla det faktum att det pågår omfattande saneringsinsatser i EU:s medlemsländer. Det fanns också ett brev som Sverige var med och undertecknade. Det gällde budgeten för 2011 och att man motsatte sig idéer om mycket stora öknings av anslagen bland annat för Europaparlamentet, vilket sedan gått vidare till förhandlingar.

Det fanns ånyo ett brev, som korrekt angivet hade brittiskt ursprung men hade formulerats av Frankrike, Tyskland och Storbritannien. Det prövades inte under toppmötet utan presenterades i anslutning till mötet. I slutändan kom också Finland, och jag tror även Holland, att underteckna det.

Låt mig ge ett par skäl till varför Sverige inte undertecknade brevet. För det första: Även om det beskrivs som budgetrestriktivt skulle jag säga att det inte är tillräckligt budgetrestriktivt utifrån våra svenska utgångspunkter. För det andra: Frågan är väldigt tidigt väckt givet att kommissionen ännu inte lagt fram sitt förslag. Det kommer i juni nästa år, och beslut ska fattas under 2012.

Jag uppfattar det som att det är att gå i gång med en förhandling innan vi har grundläggande fakta på bordet, och därför tycker jag att det gott kan vänta. Det kommer att finnas möjligheter att återkomma, och som jag antytt förutser jag en kanske till och med ännu mer restriktiv linje än det som brevet anger.

Anf. 78 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru talman! EU:s budget sväller som en deg på jäsning. När jag för fyra år sedan lämnade riksdagen hade vi i Sverige ett gemensamt mål, nämligen att EU:s budget inte skulle få överstiga 1 procent av ländernas bni. Alla förslag som diskuterats gällande de kommande årens budget överstiger det. Då ska man veta att redan 1 promilles ökning för Sveriges del innebär en höjning av avgiften med drygt 3 miljarder kronor, miljarder som vi då inte kan använda till skolan, vården, omsorgen och andra

behov som vi har i vårt land. Likadant ser det ut i de länder som nu drabbas av protester eftersom de tvingas till nedskärningar i pensionssystemen och utbildningssystemen.

Man skulle önska stats- och regeringscheferna ro att få diskutera de stora, långsiktiga frågorna, att diskutera hur vi kan öka den europeiska konkurrenskraften, göra satsningar på miljöteknik och järnvägar, göra kloka investeringar som kan lyfta ekonomin samt se till att nedskärningarna inte blir kostnader i framtiden när utbildningssystemen har hämmat innovation och nyföretagande. I stället tvingas man arbeta med krismekanismerna och redan nu ha en diskussion om långtidsbudgeten.

Skulle inte, statsministern, ett beslut redan nu om att frysa budgeten, att ha det som en gräns, vara ett sätt att skapa ro för de framtida diskussionerna?

Anf. 79 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Gustav Fridolin har angett det svenska förhållningssättet till budgeten, och jag tror att det har ett ganska brett stöd i Sveriges riksdag. Låt mig dock påminna om att i en krets av 27 länder tycker inte alla så. Många länder, inte minst i östra Europa med fattigare förhållanden, tycker att det är väl så viktigt att EU:s budget växer för att de ska kunna ta del av större resurser och få en bättre ekonomisk utveckling. Det är så avvägningarna ser ut.

Det finns en liten grupp länder, Sverige tillhör den, som tillför EU-systemet resurser och därmed kanske blir mer restriktiva. Ett stort antal länder, en majoritet, är mottagare och vinner på de flöden som går via EU:s budget. Mycket av dessa syftar till ekonomisk utjämning – från rik till fattig.

När det nämns 1 procent av bni vill jag påpeka att nettopositionen för Sverige just nu är någonstans på 0,85 procent av bni. Det är därför jag tycker att skrivningar som utlovar 1 procent av bni inte är tillräckligt budgetrestriktiva. Utifrån svenska förhållanden skulle det innebära en mycket stor utgiftsökning. Det är också därför jag säger att det brev som skrevs i sig inte var tillräckligt restriktivt. Man talar om en frysning, men egentligen gäller skrivningen hur man ska stoppa en alltför stor ökning under kommande år.

Jag känner att jag kommer att ha varmt stöd av Gustav Fridolin, och säkert också av andra, när vi ska fortsätta att formulera den svenska positionen. Jag hoppas att vi även då ska kunna ha denna breda samsyn om hur åtminstone vi ska formulera oss, väl medvetna om att vi sedan har att komma överens med ytterligare 26 länder.

Anf. 80 MARGARETA SANDSTEDT (SD):

Fru talman! Jag tackar statsministern för föredragningen.

Vi är många som är intresserade av att få stabilitet i unionen, vilket inte är det lättaste alla gånger. Vi kan vara oense om vilken metod som är den bästa och i längden mest hållbara. Därför vill jag fråga statsministern varför man vill stödja Montenegro som kandidatland.

Jag ställer frågan utifrån att det finns en enorm korruption i landet. Jag tror till och med att landet ligger i bottenskiktet. Montenegro är helt i avsaknad av rättssystem. Sist men inte minst kan dess ledare lite grann ses som en mångsysslare i den undre världen. Det finns en hel del tvivel-

aktiga affärer kopplade till honom. Bland annat har han nationaliserat företag ägda av arbetare och sedan sålt dem vidare till utländska privata intressen. Inte heller ska vi glömma att han varit föremål för förundersökning i Italien gällande tobaksmuggling och organiserad brottslighet. Han var tidigare Milošević högra hand. Statsministern får ursäkta, men den mannen känns inte särskilt stabil. Inte heller känns regimen i Montenegro särskilt stabil. Jag förstår inte vad landet skulle kunna bidra med i Europa när det gäller just detta.

Därför vill jag fråga: Vad har Montenegro som kandidatland att erbjuda EU?

Anf. 81 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Utgångspunkten för utvidgningen är inte att försöka förhålla sig till enskilda ledare utan till enskilda länder och befolkningar. Det är inte heller en återspeglning av vad de är nu utan vad vi hoppas att de ska komma att bli i framtiden. I EU-medlemsprocessen säkerställer vi kraven på en reformprocess som leder till att länder som kanske inte har den bakgrunden utvecklas och får ett välfungerande rättssystem, respekterar mänskliga fri- och rättigheter, utvecklas till den nivå där de klarar av att vara en del av EU:s fria rörlighet och inre marknad, och på alla andra sätt uppfyller de ganska långtgående kriterier som gäller för att en gång kunna bli medlem.

När vi säger att Montenegro blir kandidatland innebär det inte att förhandlingar startar, utan det är ett löfte om att när en reformprocess fullföljs kunna komma till ett läge där vi inleder förhandlingar. Förhandlingarna kan sedan komma att ta tid. Om förhandlingarna sedan leder till resultat ska det godkännas av alla medlemsländer innan det kan ligga till grund för ett inträde i Europeiska unionen. Jag tror att Montenegro liksom många andra kandidatländer har mycket att erbjuda EU. Framför allt är jag oroad av vad alternativet skulle vara. Vi kan inte lämna stora delar av Europa och dess befolkningar därhän till en osäker utveckling. Där är EU och den här processen den bästa garanten för en bättre utveckling.

Anf. 82 MARGARETA SANDSTEDT (SD):

Fru talman! För att ett land ska kunna bli ett kandidatland ska man ju uppfylla artiklarna 2 och 49 i fördraget. Där nämner man demokrati, jämlikhet, frihet, rättsstat och värdighet. Det är väl inte utan anledning som man har fört in de här riktlinjerna i fördraget, kan jag tro. Det är ju på de här olika områdena som Montenegro har de största bristerna.

Jag kan fortfarande inte förstå den optimism man hyser om att Montenegro skulle kunna bidra så mycket. Jag tror att många av våra länder i Europa i dag har svårigheter nog. Vi ska nog inte ösa på detta med att få in fler länder som det nu ser ut.

Anf. 83 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Detta är en del av Europa där det i närtid har varit krig och där olika befolkningsgrupper har stått mot varandra, och vi har än en gång påmint om den europeiska ständigt återkommande smittan att vi har svårt att lösa konflikter i vår världsdel utan att ta till vapen. Vi ska inte underskatta att den typen av spänningar finns kvar på Balkan. Man måste vara just reforminriktad och syfta till att bli bättre fungerande när

det gäller rättssystem och mänskliga fri- och rättigheter, annars kan vi inte vara säkra på hur utvecklingen kommer att bli.

Med detta för ögonen tycker jag att det är viktigt att konstatera att Montenegro nu kan bli kandidatland, inte för att återspegla exakt var landet är i dag – det kan finnas grund för invändningar, och det har det funnits mot andra som har inlett en lång process mot att komma närmare Europeiska unionen – utan det är ett sätt att säkerställa en bättre utveckling. Det tror jag i grunden är allas intresse. Alternativet är mycket sämre.

Anf. 84 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Även jag tackar statsministern för redogörelsen från Europeiska rådet. Jag ska först beklaga att statsministern inte tog chansen att kräva ett socialt protokoll i EU:s fördrag som skyddar svensk arbetsrätt. Fördragsändringar är ju mycket ovanliga händelser, så det här var en unik möjlighet att skydda svensk arbetsrätt vid toppmötet.

Låt mig komma till detta med krishanteringsmekanismen. Vi har ju haft stora räddningspaket för Grekland och Irland, och det är sannolikt att vi kommer att få se fler. Alltmer pekar på att länder kommer att hamna i en situation där man inte längre kan betala sina skulder och det blir aktuellt med skuldavskrivningar. Frågan är då: Vem kommer att ta den ekonomiska smällen när skuldavskrivningarna kommer? Kommer det att ske enligt finanskapitalismens princip, det vill säga att vinster är privata medan förluster är offentliga, eller kommer även bankerna att få bära en del av förlusterna – de banker som i dag har spekulerat i krisen och äger en stor andel statspapper från de här länderna?

Min första fråga till statsministern är då: Hur anser regeringen att den här krishanteringsmekanismen ska utformas, för att man ska kunna se till att även bankerna får bära en del av den ekonomiska bördan om det blir fråga om skuldavskrivningar?

Den andra frågan är: När man nu har möjlighet att se lite bakåt på eurons historia, kan man inte säga att det var en fördel att svenska folket röstade nej till EU:s valutaunion, nu när vi har facit i hand?

Anf. 85 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Jonas Sjöstedt ägnar sig nu åt att skriva fram en utveckling som vi faktiskt inte har sett ännu. När det gäller lån i Europa finns det väl få exempel på att de inte skulle ha återbetalats, och jag tycker inte heller att vi ska skapa spekulationer om att det inte skulle vara möjligt. Förutsättningen för att lånen sätts samman är ju att det bedrivs omfattande saneringsprogram i de länder som ska få ta del av dem – saneringsprogram som, vilket en tidigare frågeställare påpekade, leder till omfattande reaktioner och protester på gator.

Detta görs ju i akt och mening att skapa en större hållbarhet kring offentliga finanser och därmed återbetalningsförmåga.

Som direkt tekniskt svar på frågan kan jag säga att det finns en diskussion om så kallade collective action clauses, det vill säga att man kan göra en överenskommelse om att bygga in en viss nedskrivning av obligationsvärden som skulle kunna belöpa också på privata innehav. Den skulle vi kunna tänkas biträda. Ett skäl till att vi har varit lite försiktiga är att det inte är någon bra ordning att antyda att man ska lägga över en del av bördan på privata intressenter och sedan inte vara tydlig med hur. Det

har ju visat sig leda till nervösa marknadsreaktioner som snarast driver upp räntorna.

Vi har inte varit obekanta med de resonemang som Jonas Sjöstedt har, alltså att man ska akta sig för ordningen att banker stoppar egna vinster i fickan och skickar skulder eller underskott till skattebetalarna. Vi tycker att vår hantering av införda stabilitetsavgifter och åtgärderna för att få upp en fondering för att öka motståndskraften i banksektorn i det finansiella systemet är ett viktigt exempel på att vi har dragit en riktig slutsats av finansöron 2008.

Anf. 86 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Jag tackar för svaret på min första fråga. Det är inte bara jag som spekulerar om det här – det kan vara Financial Times, Angela Merkel eller andra också. Vi är fler.

Den andra frågan gällde euron. Nu när man har facit i hand, är det inte en styrka för svensk ekonomi att vi har en egen valuta med egen växelkurs och en ränta som kan sättas efter nationella ekonomiska förutsättningar?

Anf. 87 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Jonas Sjöstedt säger att vi har facit. Låt oss konstatera: Något facit har vi väl ändå inte? Euron är ju mer långsiktigt tänkt och ska inte stanna här och nu. Den får över tid ses som ett försök att ekonomiskt men också politiskt samla Europa. Att få en starkare valuta var syftet.

Flera har påpekat att det inte är korrekt att hävda att det skulle vara euron som är det stora problemet, utan det är en skuld kris i vissa länder. Över tid har euron än så länge varit ganska stabil. Svenska folket fattade sitt beslut 2003. Vi respekterar det. God tillväxt och – här kanske inte Jonas Sjöstedt och jag gör exakt samma bedömning – de goda reformer som regeringen har genomfört har möjliggjort en stark ekonomisk utveckling som också påverkar den svenska kronan att bli väldigt stark. Den är väldigt populär just nu. Det är väl bra.

Låt mig påminna att det som företagare och arbetsgivare ofta säger till oss är att de ser en risk med en valuta som rör sig väldigt mycket i värde. Ibland är den svag, ibland är den starkare. Det i sin tur är också något att förhålla sig till. Det var en annan typ av stabilitet man önskade.

Vi gör alltså det bästa vi kan utifrån de besked svenska folket har givit. Vi försöker sköta svensk ekonomi så gott det går, och det har bland annat renderat oss en väldigt stark krona. Det är huvudsakligen bra, även om det som Jonas Sjöstedt vet finns frågor kopplade till det, inte minst i exportindustrin. Då får man möta det med andra och mer reforminriktade åtgärder.

Anf. 88 SUSANNA HABY (M):

Fru talman! Tack, statsministern, för redogörelsen och för svaren på frågorna!

Jag har två frågor med anledning av det som här har redogjorts för. Jag undrar om statsministern kan säga något mer om den vidare hanteringen när det gäller hur de framtida fonderna ska utformas och finansieras. Vilka kan vara med? Hur stor behöver den vara? Hur ser kraven ut

på de länder som eventuellt behöver hjälp, och vilka risker finns det på vägen innan man så att säga har satt dem på pränt?

Trots att man inte är med i eurosamarbetet har ju Sverige deltagit på ett mycket positivt sätt i det här arbetet så här långt. Jag undrar hur Sveriges roll kan se ut fortsättningsvis och vilket innehåll statsministern bedömer att den här mekanismen måste ha.

Anf. 89 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Just nu opererar EU med två skilda fonder, kan man säga, ur vilka lånestöden har hämtats. Till det har också kommit bilaterala erbjudanden från bland andra Sverige, Danmark och Storbritannien när det gäller till exempel Irland.

Detta är tänkt att ersättas av en stor fond, och den ska finnas som ett stöd, givet att man också ställer krav på saneringsprogram, IMF-deltagande och strikt konditionalitet. Det vill säga att det kommer att vara förknippat med mycket tuffa villkor.

Det kommer att omfattas av eurozonens i dag 16 länder. Det är tänkt att snart bli 17 i och med Estlands inträde. Sedan ska man erbjuda en tilläggs möjlighet för icke-eurozonländer, däribland Sverige att vara med i bilaterala lån om vi så önskar.

Vi har meddelat att det kommer att prövas från fall till fall. Paketet kan bara användas för eurozonens länder om det skulle bli aktuellt. Det finns andra mekanismer inom EU men framför allt inom IMF, Internationella valutafonden, till stöd om ett icke-eurozonland skulle få den här typen av problem.

En del av de frågor som Susanna Haby väcker är precis det som finansministrarna ska diskutera den exakta utformningen av under kommande månader. Det är inte helt färdigt till sin konstruktion. Anders Borg har haft synpunkter på hur man ska kunna ta ut avgifter som är kopplade till risk på ett sätt som vi känner igen från en del andra resonemang.

Det finns också andra ingångar. Man ska kanske inte jobba med en fond utan med garantiåtaganden. Det är viktigt att det kommer på plats. Men det är till sist också viktigt att säga att när väl det är på plats är det inte det långsiktiga svaret om vi ska få konkurrenskraft och klara våra problem i Europa.

Det måste komma i en helt annan del. Det måste vara i reformpolitik för fler jobb, företag som vill växa och att attrahera investeringar. Det är väldigt mycket det Agenda 2020 och andra samtal handlar om. Det kanske är viktigt denna kristyngda höst när vi har talat så mycket om mekanismen att komma ihåg att det är den framtidsdiskussionen vi behöver lägga större kraft vid. Men det är bra att mekanismen nu snart är på plats.

Anf. 90 FREDRICK FEDERLEY (C):

Fru talman! Jag tackar statsministern så mycket för återrapporten. Centerpartiet står helt bakom de åtgärder som nu vidtas för att kunna hantera och få varningssignaler om framtida eventuella finansiella svårigheter i Europa.

När det gäller återrapporten finns det ett antal saker som gör mig lite förvånad. Man skriver bland annat i inledningen: Fundamenta i den europeiska ekonomin är sunda. I ett uttalande från stats- och regerings-

cheferna i euroområdet och EU-institutionerna säger man med ganska stora ord att man är redo att göra allt som krävs för att euroområdet ska stärkas. I återrapporten skriver man också att det kommer att behövas stringenta program framöver för att lån ska kunna beviljas.

Allt det låter väldigt bra. Men fråga är om inte ingressen man har är lite av det som är Europas problem. Flera av medlemsstaterna erkänner de facto inte riktigt vilka stora ekonomiska svårigheter de befinner sig i. Den medvetenheten har vi haft i Sverige sedan 90-talet och hanterat väldigt väl, särskilt under denna regering. Men man har kunnat se att flera andra regeringar runt om i Europa inte har hanterat det lika stringent.

Bedömer statsministern att man kommer att vidta så kraftfulla åtgärder som det kommer att krävas för flera medlemsstater i unionen för att vi framöver ska slippa se att mekanismen ens ska behöva användas?

Anf. 91 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! EU består av 27 länder med regeringar med olika inriktning, och de olika länderna har olika erfarenhet. Den som följer de nationella debatterna mycket noga kan se att en hel del länder för argumenteringen: Vi har inte omfattande problem i det här landet. De markerar en oro för att det utifrån kommer beskrivningar eller tryck som de inte tycker stämmer.

Vi förde en diskussion om detta framför allt på middagen vid rådets toppmöte. Där inskärpte flera att den finanskris som väldigt många av oss hänvisade till hade sitt ursprung i USA sedan flyttades till Europa. Det har lett till en sorts andra våg av krisåtgärder som nu är väldigt koncentrerade till Europa. Det är verkligen så att vi har krisen här hos oss, minus några få länder inklusive Sverige. Det är trots allt väldigt Europabaserat. Det är klart att det präglar mycket av dessa diskussioner.

Det är viktigt att slå fast att omfattande reformer och saneringsprogram nu genomförs i Europa under folkliga protester men med stor nödvändighet för att skapa bättre trygghet för kommande år. Mycket har gjorts under väldigt kort tid. Också väldigt mycket av europeiskt ledarskap har visats för att få fram krishanteringsfunktioner, mekanismer och stöd av ett slag som det inte ens har funnits fördragsstöd för tidigare.

EU visar än en gång att den växer med uppgiften. Ställd inför denna prövning har mycket ledarskap visats. Tro inte annat än, som Fredrick Federley beskriver, att den diskussionen kommer att fortsätta. Det kommer att låta lite olika beroende på att utgångspunkterna är olika och på att en del länder är mycket kraftfullt skuldsatta när det gäller både statsskuld och hur underskottssituationen ser ut.

Det är nog inte sista gången vi har diskuterat just detta.

Anf. 92 FREDRICK FEDERLEY (C):

Fru talman! Tack så mycket för svaret på frågan, statsministern! Ska vi kunna ha ett förtroende för varandra, vilket vi i Centerpartiet är väldigt måna om att vi ska ha inom Europeiska unionen, måste vi veta att de ekonomiska redogörelser som länder kommer med är sanna och känns sannolika så att vi vet att det samarbete vi har bygger en verklig grund och inte en grund som kanske ibland finns till för att stilla en hemma-

opinion. Därför känns det väldigt tryggt att statsministern och regeringen nu fortsätter att följa en tuff linje i dessa frågor.

Prot. 2010/11:39
21 december

Anf. 93 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (KD):

Fru talman! Tack, statsministern, för återrapporten!

Jag tänkte ta upp en fråga som finns under övriga frågor som inte handlar om stabiliseringsmekanismen. Vi har fått en ny utrikestjänst, EAS. Den höga representanten gjorde en första redogörelse för unionens förbindelser med strategiska partner. Det handlar om viktiga kontakter för alla europeiska länder.

Utrikestjänsten ska dock inte bara arbeta med utrikespolitik utan också utvecklingspolitik. Som jag har förstått det är EU världens största biståndsgivare. Min första fråga till statsministern är om statsministern har några kommentarer till om Sverige men också de andra europeiska länderna ansåg rapporten vara till fyllest. Den andra är om han tycker att utrikestjänsten har kommit i gång på ett bra sätt. Den tredje är om det fanns med någonting i diskussionerna från de andra europeiska länderna att man ska jobba inte bara med utrikespolitik utan även utvecklingspolitik.

Anf. 94 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! På toppmötet gick det till så att den utsedda höga representanten Catherine Ashton gjorde en redogörelse framför allt för det som vi kallar för strategiska partner, i det här fallet USA, Kina och Ryssland, och hur man avsåg att ha nära kontakt med dem. Det var också en återrapportering som Herman Van Rompuy gjorde av genomförda toppmöten med respektive länder.

Det gjordes inte någon genomgång av utrikestjänsten och inte heller av utvecklingsidan av det kommande arbetet. Ett skäl till det är att det är fortsatt under uppbyggande. Det ska träda i funktion den 1 januari 2011 och sedan antas vara fullt utbyggt först 2013. Det är år av arbete som väntar.

Det är viktigt för Sverige att vara med och kunna vara en del av detta och få utrymme inom Europeiska utrikestjänsten. Men på detta toppmöte fördes inte den typ av diskussioner som Désirée Pethrus Engström frågar efter.

Anf. 95 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (KD):

Fru talman! Jag vill ändå ta chansen att vara med och trycka på att statsministern lyfter upp frågan. Förra veckan var det en ganska stor debatt som en organisation som heter Concord anordnade om just oron för att biståndsfrågorna inte kommer att finnas med i och med att Ashton ännu inte har lyft upp de frågorna på ett bra sätt.

Jag vill bara här på något sätt föra fram att vi inte ska glömma bort att Sverige är en mycket stor biståndsgivare. Sverige bidrar till EU:s biståndsbudget. Därför bör vi ha med både den viktiga utrikespolitiken och utvecklingspolitiken. Jag tackar statsministern i dag för svaret men kanske återkommer.

*Information från
regeringen*

Anf. 96 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Jag vill bara möjligen göra det tillägget att det finns en biståndskommissionär. Det är den rollen som jag tror har att svara mot det som Désirée Pethrus Engström frågar efter. Utgångspunkten är rätt att vi är en global stormakt när det gäller vår förmåga att samordna biståndsinsatser och utvecklingsinsatser i världen.

Anf. 97 CARL B HAMILTON (FP):

Fru talman! I förberedelserna för toppmötet hade långtidsbudgeten en ganska undanskymd plats. Sedan kom det upp på ett överraskande konkret sätt i form av den text som Tyskland, Frankrike och Storbritannien enades om, och så var det två andra länder som hängde på.

Min fråga till statsministern är: Läser detta förhandlingarna för framtiden? Detta var väl ändå ett sätt att försöka kortsluta förhandlingarna. De tre stora skulle sätta sig på resten och tala om: Detta är ramarna och förutsättningarna för de fortsatta diskussionerna.

David Cameron kallade till exempel detta för en överenskommelse, an agreement. Var det detta? Hur låsta är vi för framtiden i budgetförhandlingarna av texten och brevet? Lever det vidare som en grund för de fortsatta diskussionerna, eller hur är läget?

Anf. 98 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Det är nog en korrekt beskrivning. Det är ett samtal som har förts mellan Frankrike, Tyskland och Storbritannien – EU:s tre största medlemsstater. De har enats om en text, och fem undertecknare finns.

Den som läser brevet kanske kan notera att det är ett mycket svårläst brev. Som det ofta blir när det gäller denna typ av beskrivningar är det också öppet för tolkningar. Det är möjligen ett svar; därmed kan man inte anse att detta läser hela den kommande förhandlingen.

Men det har hänt förut, oftast med svensk kritik, att några få och gärna stora länder gör någon sorts överenskommelse med vilken man sedan försöker säga: Så här blir det! Nu kunde vi under svenskt ordförandeskap – och vi har sett andra exempel på det – konstatera att EU inte längre fungerar så att två stora möts och att det sedan blir så. Nu är det EU-27. Vi har anledning att påminna om detta. Det bör för små, medelstora och stora länder finnas möjlighet att ha ett inflytande. Det kommer att vara mitt förhållningssätt till den fortsatta processen. Vi har inte läst oss. Vi har snarare talat för vikten av att inte göra föröverenskommelser.

Återigen: Givet att brevet inte är alldeles tydligt i alla delar tror jag att det öppnar för att det fortsatt kan ske förhandlingar.

Anf. 99 CARL B HAMILTON (FP):

Fru talman! Statsministern säger att ”vi” inte har låst oss. Är det Sverige eller är det Europa? Det är knäckfrågan här.

Jag vill gå vidare och påminna om Polen, som är en företrädare för det nya Europa och som är väldigt irriterat över brevet. Polen är ett stort land. Det ligger i detta kortslutningsförsök att man får alla de nya medlemsstaterna som antagonister framöver. Det blir en väldig uppdelning av Öst- och Västeuropa i fattiga och rika. Det tycker jag är viktigt att tänka på.

Jag vill säga, inte minst till Gustav Fridolin och även till statsministern, att man får vara lite försiktig med den benhårda linjen av restriktivitet. Man måste också se vad man får för pengarna – vad innehållet är – och inte driva den så långt att man får halva Europa emot sig.

Anf. 100 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Med ”vi” avsågs i det här fallet Sverige.

Återigen: Jag ska inte sticka under stol med att det säkert var viktigt från David Camerons utgångspunkt att signalera hem att här finns en överenskommelse, som det beskrevs, som säkerställer restriktivitet eller till och med en frysning givet stora saneringsåtgärder i Storbritannien. Därmed har vi det okulära: Om vi sparar ska inte andra bygga ut – inte med våra pengar! Det är en argumentering som går igen i flera europeiska länder just nu.

Det är mycket riktigt så att detta ledde till starka motreaktioner, det vill säga att förväntade positioner som jag tror att vi kommer att se när förhandlingarna har kommit lite längre kom i gång och kom upp redan nu.

Man bör komma ihåg att det inte bara är Europeiska rådet som är en part i detta. Kommissionen har ännu inte lagt fram något förslag. Europaparlamentet kommer att ha synpunkter och medbestämmande i frågorna. Det här är inte det slutgiltiga svaret. Därmed är det inte heller en slutlig överenskommelse. Det är möjligen en vägledning.

En grund för att Sverige inte skrev på var att trots formatet att beskriva det som budgetrestriktivt var det inte tillräckligt restriktivt. Dessutom, vilket Carl B Hamilton har en bra poäng i, förhåller det sig inte till det innehållsliga och det behov av modernisering av EU:s medelanvändning som vi ofta brett i Sveriges riksdag brukar vara överens om borde ske.

Jag tycker att det är viktigt från svensk utgångspunkt att åtminstone använda vårt inflytande till att försöka påverka också detta. Det gäller inte bara en summa på ett papper utan också med inriktning att understödja tillväxt, forskning och utveckling på ett sätt som jag tror vore bra för hela Europa.

Anf. 101 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Fru talman! Inför det europeiska rådets möte sade statsministern i den information som han hade med EU-nämnden att även EU-patentet eventuellt kunde bli föremål för diskussion. EU-patentet är en viktig fråga för både företagare och innovatörer, uppfinnare och så vidare. Det kan vara viktigt att lägga till detta.

Sverige har tillsammans med tio länder begärt ett fördjupat samarbete i frågan. Italien och Spanien är lite grann motståndare till detta i sig. Jag noterade att statsministern inte sade någonting om EU-patentet i återrapporteringen. Mot bakgrund av det blir min fråga: Var frågan uppe? Och om frågan var uppe, vad sades?

Anf. 102 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Det enkla svaret är att frågan inte var uppe. Det tror jag återspeglar det faktum att – precis som korrekt återgavs här – det handlar om en grupp av länder där Sverige ingår som försöker göra ett fördjupat

samarbete inom ramen för vad som är tillåtet i enlighet med fördragen i en fråga där vi inte alla är överens.

Det handlar om en mångårig, decennielång, diskussion om hur vi ska få fram EU-patent. Det är oerhört centralt, inte minst för ett exportberoende land som Sverige, att vi kan få detta på plats. Vi tror att det kommer att leda till kostnadsreduktioner som är viktiga för konkurrensutsatta verksamheter som kan skänka jobb i Sverige.

Men svaret på frågan är att detta inte var uppe under det här toppmötet.

Anf. 103 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Fru talman! Jag tackar för svaret, och jag har ingen följdfråga. Men frågan är viktig, så det är bara för Sverige att driva på i frågan inför framtiden så att vi får en överenskommelse.

Anf. 104 JONAS ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag tackar statsministern för redogörelsen.

Det har nu gått snart två veckor sedan klimatmötet i Cancún. Världens länder bekräftade där sina klimatlöften från mötet i Köpenhamn. Tvågradersmålet har nu erkänts även i FN. Frågan om ett ännu skarpare klimatmål har väckts.

På Europeiska rådets möte skulle man utöver etableringen av en permanent krismekanism diskutera den fleråriga budgetramen. Tidigare i höstas kom kommissionen med ett meddelande om översyn av EU:s budget där man föreslår att energi- och klimataspekter ska föras in i forsknings-, sammanhållnings-, jordbruks- och landsbygdspolitiken.

Mina frågor till statsministern lyder: Vad är regeringens hållning i Europeiska rådet till detta förslag från kommissionen? Och vilka konkreta förslag för Sverige in i budgetdiskussionerna för att EU ska nå klimatmålen?

Anf. 105 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Detta är viktiga frågor som dock inte har med det här mötet i Europeiska rådet att göra. Som jag också angav till EU-nämnden förutsåg jag att bland annat klimatfrågor skulle återkomma vid det toppmöte som ska hållas i mars. Därutöver är vi, precis som jag har beskrivit här tidigare, i en tidig fas av att snart gå in i budgetförhandlingar.

När vi använder begreppet modernisering av budget är det i syfte att få mer av resurser till det som är tillväxtskapande och till det som understöder utveckling och forskningsinsatser. Men det är klart att vi också tycker att EU:s budget ska vara ett stöd för andra insatser som görs för att nå klimatmålen. Ett av de Agenda 2020-mål vi har att fullfölja är de överenskommelser vi har inom klimatområdet.

Men för att hålla mig till det jag är här för att svara på inför Sveriges riksdag i dag, nämligen återrapportering av Europeiska rådets möte, var ingenting av detta uppe och diskuterades där.

Anf. 106 JONAS ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag får tacka statsministern för svaret. Jag kunde ändå tänka mig att det fanns en koppling mellan diskussioner om den långsik-

tiga budgetramen och budgeten som ett redskap för att uppnå de mål som statsministern själv refererar till. Där är ju just klimat och miljö en av de viktiga aspekter som vi arbetar med.

Prot. 2010/11:39
21 december

*Information från
regeringen*

Anf. 107 MARTA OBMINSKA (M):

Fru talman! Min fråga till statsministern är om det trots fokus på finanskrisen finns en vilja att diskutera framtidsfrågor.

Anf. 108 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Herman Van Rompuy gjorde på det viset att han bad oss under middagen att hålla en diskussion mer öppet om Europas ekonomiska framtid. Det skulle nog åtminstone till del falla inom ramen för att vara en både spänstig och bra framtidsdiskussion. Den handlade mycket om att se krishantering, det som är närtida och som så mycket har präglat det gångna året, men samtidigt se behovet av de reformer som ska återskänka konkurrenskraft och möta utmaningar på arbetsmarknaden, som det har frågats om här tidigare. Det handlar om att kunna föra även denna diskussion.

Den tycker jag fördes på ett bra sätt. Men det behöver också påpekas att alla inte tycker samma. Det vore märkligt om vi fick ett EU där alla tycker samma. Jag hade ett långt och förhoppningsvis bidragande inlägg som handlade om det som någon påpekade här tidigare, nämligen den svenska reformerfarenheten. Vi är ett mycket reformerfaret land. Det har pågått under många år. Vi har drivit många reformer under högt tempo. Flera av de reformerna är många andra intresserade av att titta på. Det tror vi är det bästa svaret, det vill säga att möta detta med egna åtgärder som stärker konkurrenskraften och som sänker trösklarna in på arbetsmarknaden. Mer av dessa diskussioner kommer att följa, bland annat under vårtoppmötet.

Anf. 109 KARL SIGFRID (M):

Fru talman! För någon månad sedan besökte statsministern Storbritannien och David Cameron. Ni tog gemensamt tydligt avstånd från förslagen om EU-skatter.

Är det här en idé som fortfarande lever? Togs den frågan upp även i det här sammanhanget?

Anf. 110 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Fru talman! Detta är också budgetrelaterat. Det är dels en diskussion om hur stor budgeten ska vara, dels hur budgetens olika delar ska fördelas. Det finns också förslag på att inte minst Europaparlamentet, EU:s institutioner, skulle ha mer av egna medel, till och med i förlängningen kanske egen beskattningsrätt.

David Cameron och jag uttryckte att det är oönskat att få EU-baserade skatter som Europaparlamentet – det är väl syftet – kan förfoga över. För att kunna upprätthålla en budgetrestriktivitet och inte se växande skatter och ökat utgiftsuttag kommer vi fortsatt att förfäktas den linjen. Frågan kommer att återkomma som en del av budgetförhandlingarna. Det är så man ska se vad jag och Storbritanniens premiärminister sade för några veckor sedan.

Anf. 111 KARL SIGFRID (M):

Fru talman! Jag får också intrycket av att det här är en fråga som kommer att återkomma. Det är viktigt att vi ständigt har en beredskap för när den återkommer och tydligt tar ställning mot den. Jag är nöjd med svaret.

Kommunikationer

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § (forts. från 6 §) **Kommunikationer** (forts. TU1)

Anf. 112 ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Det har tidigare varit miljöpartister i talarstolen som har pratat om betänkandet från trafikutskottet. Jag kommer därför att begränsa mig till i huvudsak en motion från Miljöpartiet, nämligen den som handlar om Förbifart Stockholm.

Stockholmsregionen har länge varit ett sorgebarn för trafikpolitiken. Ingenstans är infrastruktursatsningar så bestämmande för stadsutvecklingen som i storstäderna. Tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm är ett talande exempel. Den extremt hårda konkurrensen om mark som råder tillsammans med de enorma resebehoven skapar en konflikt mellan ny transportinfrastruktur, miljö och urban stadsplanering. Det är samtidigt den konflikt som utgör själva kärnan och pulsen i en storstad.

Långsiktigt hållbara trafiklösningar i storstaden måste vara både extremt marknåla och extremt energisnåla. Annars levererar inte staden sin fulla potential.

Fru talman! Under valperioden 2002–2006 växte ett nytt trafikpolitiskt verktyg fram i Sverige och i Stockholm, nämligen trängselavgifter. Bakgrunden var att man behövde effektivisera vägutrymmet för få ned de oändliga köerna. Vi vet i dag att trängselavgifter är bättre på att minska storstadsträngsel på vägytan än nya vägar. Men tyvärr, fru talman, var den väg vi kallar Förbifart Stockholm redan sedan länge planerad. Under många långa och svåra politiska förhandlingar har denna väg som har gått under ett antal olika namn, bland annat Västerleden, kommit att ligga på politikernas bord.

Den politiska prestigen som har bundits in i projektet har varit för stor på lokalt håll för att kunna ifrågasättas, men jag anser att regering och riksdag borde stå över en sådan sak. Det är ett av Sveriges genom tiderna största och dyraste vägprojekt vi talar om. Denna riksdag har fastslagit moderna planeringsprinciper för infrastrukturprojekt som säger att man ska analysera en rad åtgärder innan man landar i förslag om nya väginfrastrukturinvesteringar.

Den här riksdagen har också satt upp klimatmål, fru talman, som gäller för alla sektorer. Det gäller att minska klimatutsläppen ganska mycket – på sikt ned till en hållbar nivå. Det betyder oändligt mycket för transportinfrastrukturen i dag när vägtransporterna tar en fjärdedel av energi-användningen i Sverige och står för en av de sektorer som har svårast att minska utsläppen. Klimatutsläppen från Stockholmstrafiken beräknas öka med 80 procent med alla de projekt som regeringen föreslår de kommande åren. Detta borde mana till eftertanke hos både lokala och nationella trafikpolitiker.

Denna riksdag måste ställa krav på att alternativen utreds på ett korrekt sätt. Både Naturvårdsverket och Sika har påpekat stora brister i planeringen av Förbifart Stockholm. Ett reellt kombinationsalternativ, dels åtgärder mot de värsta flaskhalsarna i vägnätet, dels en modern kollektivtrafik, har inte tagits fram för förbifarten. De borgerliga partierna har över huvudet på stockholmare, särskilt dem som i folkomröstningen sade ja till trängselavgifter, bestämt att alla dessa intäkter ska gå till motorvägsprojektet – detta trots att stockholmare i opinionsundersökningar är tydliga i sina preferenser om vad de tycker att ökade investeringar i infrastrukturen i Stockholm behövs till. De säger att det är kollektivtrafik framför motorvägar som man behöver satsa på. Vi i Miljöpartiet menar att stockholmarna har rätt att få veta vilka satsningar som kan genomföras i kollektivtrafikområdet för samma summa som Förbifart Stockholm. Det handlar om 28 miljarder, åtminstone i den konservativa beräkning som ligger på Trafikverkets bord.

Moderata politiker har i den här debatten hänvisat till att det inte finns en konflikt mellan trafikslagen. I den delen det handlar om en konflikt om pengar, fru talman, har man inte hållit en budget om man inte vet att de pengar man lägger på ett trafikslag kan göra annan nytta om de läggs i ett annat trafikslag. I det här fallet har det aldrig varit så tydligt att man som politiker väljer vilken framtid man vill ha åt staden. Om man väljer vägalternativet väljer man att skjuta långt in i framtiden otroligt många viktiga kollektivtrafikinvesteringar.

När det gäller förbifarten behövs också uppdaterade beräkningar för klimatutsläppen. Det har varit notoriskt svårt att få ut moderna och nya siffror för förbifartens klimatpåverkan. Framför allt har man inte velat uppdatera – vilket är märkligt med tanke på regeringens retorik i övrigt – den förändring som sker av fordonsparkens sammansättning. Det finns de som menar att Förbifart Stockholm inte kommer att generera några utsläpp alls från vägtrafiken eftersom det kommer att gå 100 procent elbilar där. Nu är det få som tror att det till 2020, eller ens till 2030, skulle vara den typen av fordonssammansättning ens här i huvudstaden. Att som politiker blunda för obekväma fakta är en farlig konst när det gäller beslutsfattande.

Fru talman! Trafikforskare visar också att det kan komma att vara kö på denna motorväg redan 2030, alltså inom en tioårsperiod efter öppnandet. Jag har som stockholmare sett Södra länken byggas. Där var det kö redan efter några månader. Jag tror att de flesta som har vistats i den här staden några månader vet att nya vägar inte genererar en smidigare trafikström. De genererar ytterligare vägtrafik, en ökad massbilism. Det är fortfarande ett stort problem i Sveriges huvudstad.

Motorvägsstaden ger inte de urbana kvaliteter som är centrala för städernas attraktionskraft. I den meningen har vi inte haft någon särskilt storstadsvänlig politik i det här landet. Man jämför trafikslag och säger att vi har ett nationellt perspektiv. Vi kan inte ha ett nationellt perspektiv på storstädernas trafiksituation, därför att den är en storstadstrafiksituation. Där har man helt annan problematik när det gäller både storleken på resandeströmmar och möjligheter att bygga yteffektivt i form av kollektivtrafik, cykelstråk och gångstråk.

Jag menar, fru talman, att förbifarten inte bara är miljöförstörande och en stor klimatbov. Den är dessutom storstadsfientlig. Jag vill inte att

den här riksdagen fattar beslut som är storstadsfientliga när vi i övrigt ser så positivt på den tillväxtkraft, attraktivitet och kreativitet som föds i våra städer.

Jag vill precis som föregående miljöpartistiska talare yrka bifall till reservation 5 under punkt 11 om förbifarten i trafikskottets betänkande.

Anf. 113 TINA EHN (MP):

Fru talman! Jag tänkte ta upp två frågor som har nämnts tidigare i diskussionen av Stina Bergström. Det är två järnvägsbanor i Sverige. Dessa banor har jag åkt flera gånger. Jag har pratat med människor som är engagerade i deras fortlevnad och jag har läst på en hel del om dem.

Den ena är Bohusbanan och den andra kommer att vara Inlandsbanan.

Jag tänkte börja med klimatet och säga, precis som flera har sagt, att det påverkas av mänskliga aktiviteter och att utsläppen från trafiken är en stor källa. Bland annat vet vi att alltmer av det snabba samhället har gett oss stora lager som rullar på vägarna i en allt större utsträckning. "Just in time" är ett begrepp som innebär att allt ska finnas på plats snabbt. Vi ser att det kostar mer. Det kostar klimatbelastningar. Det kostar trafikökningar.

Under 2007 kom Klimat- och sårbarhetsutredningen. I den kan man läsa om scenarier som vi kan förvänta oss i landet. Klimatförändringarna kommer bland annat i västra Sverige att ge oss mer nederbörd och kraftigare stormar. Den tunga trafiken ökar och med den utsläppen. Den tunga trafiken ökar, och genom Bohuslän passerar en långtradare varannan minut. Det här är en siffra som är flera år gammal.

Samtidigt finns det en järnväg som ligger parallellt, en järnväg som ständigt lever med bristande underhåll, trots att vi vet att det av flera skäl är bra att flytta över både persontrafik och godstrafik till järnvägarna.

Det har passerat en motorvägseufori i Bohuslän. Den har historiskt stött på ett enormt motstånd. I Bohuslän uppstod trädskramarna.

Järnväg är klimatsmart och energieffektivt. Det är en del av lösningen. Det är också en befintlig teknik. Man kan välja att satsa mer på klimatsmarta och energieffektiva trafiklösningar som järnväg och tåg, eller mer på bilväg.

I stora delar av landet vilar vår byggnation på områden med skredrisk. Den vilar på lerjordar som i sig är väldigt speciella. Det är områden som kommer att påverkas än mer om vi får ännu mer nederbörd.

I december 2006, för snart exakt fyra år sedan, hade vi ett stort skred i Munkedal. Det skredet omfattade en sträcka på 550 meter med 250 meters bredd i en dalsänka där E6:an och Bohusbanan hade sin dragning. Skredet orsakade omfattande skador för både vägen och järnvägen, liksom för telekablar som låg i bankarna.

Den totala återuppbyggnaden tog faktiskt bara två månader. Det var väldigt bra gjort att det gick snabbt att åtgärda det.

Men vi kan inte blunda för att det är bråttom att ställa om samhället så att vi slipper uppleva ett ökande antal händelser av den här typen. Järnvägstransporter är klimatvänliga, och vi ska satsa på dem. Det tycker vi från Miljöpartiet.

Det värsta är när järnvägar inte används alls. I dag ligger en del av Bohusbanan i träda, kan man säga. Det är den del som går till Lysekil. Lysekilsbanan är tom och öde. Det finns ett beslut som gjorde det ogör-

ligt att köra annat än gods i 40 kilometer i timmen där, men det har man gjort. Man har kört gods i 40 kilometer i timmen ända tills för ett halvår sedan. Då bestämde man sig från industrins sida för att ha så stort gods att det inte gick genom vissa tunnlar.

I somras åkte jag Lysekilsbanan. Jag fick information om att det faktiskt går att direkt köra persontrafik där i 70 kilometer i timmen med Reginatåg. Politiker från alla partier på olika nivåer var med. Jag hoppas verkligen att det ska bli persontrafik där till att börja med. Jag tycker inte att vi ska ha smart järnväg som bara ligger i träda.

Den ökande trafiken påverkar klimatet. Det är därför vi vill ha solida järnvägar i Bohuslän och på andra platser för att minska biltrafiken med minskad klimatpåverkan som följd.

Det finns även ett antal fina järnvägsmiljöer som går att utveckla. Det är ett starkt turistområde i Bohuslän. Där finns fin rekreation för människor och människor vill vara där. Risken är att vi glömmer att även transporterna till våra vackraste kustremsor behöver energieffektiva och hållbara lösningar. Bohusbanan är verkligen en sådan.

Det är också en möjlig länk till Norge som är det norra tillväxtområdet i Bohuslän. Det är en stor miss av oss politiker om vi utgår från E6:an som transportlänk och därmed glömmer järnvägen. Det verkar vara ett fortsatt koncept i stora delar av Sverige och i Bohuslän att bygga motorvägar och därtill köpcentrum, vilket påverkar folk som bor i kringkommuner och på landsbygden och utarmar väldigt mycket.

Jag tänkte också prata lite grann om Inlandsbanan. Det är en mycket speciell bana. Inlandsbanan kom till efter mycket lång tids debatt. Diskussionen om banan startade 1897. Den började byggas 1907 och stod klar 1936. Den invigdes året därpå. I boken om Inlandsbanan av Rolf Karbelius kan man läsa om dess historia.

Inlandsbanan är mer än en järnväg. Den är en symbol för envis kamp. Och järnvägen behöver sina kämpar. Jag tackar alla som finns ute i landet och som kämpar för olika järnvägssträckor. Det är en bra kunskapskälla för oss som sitter här i riksdagen.

När Inlandsbanan stod klar kunde man frakta gods från Norrlands inland till Kristinehamn och vidare på Väneren till västkustens hamnar. Det fanns en fullständig transportlösning och transportväg. Men den fullkomliga möjligheten finns inte längre.

Inlandsbanan har ändå alla möjligheter att även i framtiden bli en viktig länk för smarta transportlösningar, inte minst för transporter från skogsbruket.

I början av hösten deltog jag i en flera dagar lång skogsexkursion utefter Inlandsbanan. Vi fick beskåda den nya terminalen i Hoting, som ligger mellan Dorotea och Strömsund. Där var man i full gång med att lasta skogens virke. Det här är en toppenbra utveckling.

Jag vill påstå att Inlandsbanan i ensamt majestät bidrar till att möjliggöra transporter av både människor och gods från nord till syd i Sveriges inland. Den är också en stor turistattraktion. Längden på banan är 1 100 kilometer.

Inlandsbanan behöver den svenska riksdagens helhjärtade stöd. Jag tror inte att vi har råd att inte rusta denna bana för framtiden. Den knyter samman Nordnorge med Sverige och södra Norge och avlastar vägsystemet.

Den behövs ur säkerhetssynpunkt som omledningsbana för framtida förutsättningar för företagande, specifikt i Norrlands inland. Den kan trafikeras av lok med alternativa, förnybara bränslen.

Framtiden behöver de här energieffektiva, lönsamma, säkra och miljömässigt hållbara transportlösningarna. Med sitt strategiska läge är Inlandsbanan en viktig del av vårt nationella och nordiska järnvägsnät.

Miljöpartiet tycker att det är viktigt att vi satsar på järnvägar.

I detta anförande instämde Stina Bergström (MP).

Anf. 114 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Mina moderata vänner och alliansvänner har sagt mycket klokt. Jag ska inte upprepa det. Det vore att ta onödig tid i anspråk. Jag tänker därför förhålla mig till *en* fråga, och det är Öresundsbron. Det finns nämligen en risk att de fyra oppositionspartierna går ihop och faller regeringen på just den här punkten.

Låt oss vara uppriktiga. Infrastruktur, oavsett i vilken region i landet vi befinner oss, kommer att kunna samla alla partier över gränserna. Man kommer att kunna samla näringslivet, man kommer att kunna samla organisationer av alla möjliga slag, och man kommer att vara enig om att i just vår region är det viktigt med infrastruktur. Jag tror inte att det råder något tvivel om den saken.

En enkel resa från Malmö till Köpenhamn kostar i dag 100 kronor. Konsekvensen av detta beslut är en höjning med 3 kronor och 20 öre.

När jag flyger till Stockholm från Umeå, där jag bor, åker jag Arlanda Express in till Stockholms central. För en enkelbiljett där betalar jag i dag 250 kronor. Det kan vara bra med ett perspektiv.

3 kronor och 20 öre på en enkelresa kan inte benämnas som en chockhöjning av avgifterna. Det är fortfarande mycket billigt att ta sig över Sundet.

Öresundsbron är av nationellt intresse. Det ska vi givetvis inte sticka under stol med – så är det. Men Öresundsbron är också ett regionalt intresse. Det är genom en regional medfinansiering som infrastrukturprojekt kan bli verklighet. Det var så bron kom till. Men alldeles för få resenärer från början gjorde att staten gick in och tog en del av kostnaderna. Det är viktigt med den korta historieskrivningen.

I dag har vi kommit till en punkt där vi har fler resenärer över bron än vad jag tror att de flesta hade kunnat drömma om när bron planerades. Det går så bra att det diskuteras och funderas över ytterligare en fast förbindelse över Sundet. Det är då högst rimligt att vi höjer avgifterna på det marginella sätt som regeringen föreslår.

Om de fyra oppositionspartierna nu röstar ned regeringen ser jag tre allvarliga konsekvenser framför mig.

För det första innebär de uteblivna avgiftshöjningarna att man måste ta in pengarna i andra delar av systemet. Det innebär avgiftshöjningar i andra delar av landet alternativt minskade investeringar i andra delar av landet. Det blir den direkta konsekvensen, för det finns ingen som kan trollda fram pengar.

För det andra handlar det om andra viktiga infrastrukturprojekt runt om i landet, både de som är beslutade och de som planeras. Om regional medfinansiering inte fungerar på Öresundsbron kommer det givetvis att vara problematiskt även på andra håll i landet. Flera har varit inne på det.

För det tredje har jag en farhåga när det gäller det som många har pratat om. Öresundsregionen är en expansiv region, och det är viktigt för Sverige att den fortsätter att vara en expansiv region. Men vill man ha en andra fast broförbindelse över Sundet är det ett märkligt sätt att resonera att en så stark region inte klarar en enkelprishöjning med 3 kronor och 20 öre.

Regional medfinansiering är viktigt för att förverkliga infrastruktur i Norrland, Stockholm, Västra Götaland och även Skåne.

Fru talman! Att fälla regeringens förslag om höjda banavgifter på Öresundsbron kan säkert vara kortsiktigt populärt i delar av Skåne, men det kommer att innebära negativa konsekvenser för infrastrukturen i hela Sverige.

Med detta yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationerna.

Anf. 115 LEIF JAKOBSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tar replik framför allt för att rätta till en del saker men också ställa en fråga.

3:20 – Edward Riedl vet precis lika bra som jag att det inte är det som hans partikamrater i Skåne är upprörda över, utan det är vad som kommer i förlängningen av att man river upp beslutet från 1999.

Du pratar om att man måste vara med och finansiera. Ja, nästan hela bronns alla kostnader finansieras av oss som åker bil över den bron. Det är väl det mest medfinansierade projekt som över huvud taget finns och har funnits i Sverige. Det där var lite tramsigt.

Sedan är det historieskrivningen. Beslutet 1999 togs för att det var för få resenärer på tågen på den tiden. Ja, det var det kanske, för bron var inte byggd då. Det här beslutet togs innan bron byggdes och invigdes, och det togs därför att det var ett mycket medvetet val att gynna kollektivtrafiken och tågtrafiken. Det kanske är lite svårt att använda den argumentationen.

Nu kommer frågan, och det här kan vara bra att höra inte minst för män och kvinnor i mitt landskap. Edward Riedl säger att det är mycket billigt att åka över bron i dag. Jag upprepar då vad jag berättade tidigare: Om jag köper ett månadskort och åker tåg 17 kilometer kostar det i dag 1 900 kronor. Är det billigt? Är det så billigt att Edward Riedl tycker att det skulle vara okej med det som Trafikverket har förutskickat och som Region Skåne och Öresundskommittén har reagerat på? Det är inte vi som säger att det ska kosta 2 700 kronor i månaden att åka tåg 17 kilometer. Är det också billigt? Eller var går gränsen för billigt för oss skåningar?

Anf. 116 EDWARD RIEDL (M) replik:

Fru talman! Det är två delar. Till att börja med skulle de 324 miljoner kronor som staten varje år går in och finansierar det här med kunna komma från regionen. Dock har ingen föreslagit det. Det som i dag tas ut på bron är till stor del vägavgifterna, och ytterligare 2 miljoner kronor

kommer från banavgifter på järnvägen. Konsekvensen av ett beslut i kammaren i dag är, som sagt, ytterligare 3 kronor och 20 öre. Om man sedan tycker att konsekvenserna blir oöverstigliga och att man inte klarar av att bära tillväxten i Region Skåne med denna höjning har riksdagen alltid möjligheten att ta tillbaka diskussionen.

Jag var snabb i tungan, men vi kan konstatera att jag hade rätt i sak i alla fall. Det åkte alldeles för få resenärer över bron 1999. Det kan jag hålla med om. Det var möjligen den roliga delen av kommentaren.

Den andra delen gäller regional medfinansiering. När man fick bron till stånd var det precis som man gör i alla andra delar av landet när man pratar om medfinansiering. Det måste vara rimligt att en del av projekten är ett nationellt intresse. Men det finns också ett regionalt intresse. För att få dessa infrastrukturprojekt byggda ser man till att gå in med en del regionala pengar. Det kan vara höjda banavgifter och annat.

När vi till exempel vill bygga Norrbotniabanan i den norra delen av Sverige är det också ett riksintresse – att se till att malmen kommer ut och att människor lätt kan röra sig längs Norrlandskusten. Det är samma resonemang där. Höjda banavgifter är ett sätt att finansiera det på.

Jag tycker att det är synd att fatta ett sådant här beslut i kammaren i dag. Oavsett om vi pratar om bron i Sundsvall, projekt i Västsverige eller vad det än är, är konsekvensen att det blir lite problematiskt med just den regionala medfinansieringen.

Anf. 117 LEIF JAKOBSSON (S) replik:

Fru talman! Jag vet inte om Edward Riedl lyssnade på mitt inlägg, men jag citerade hans partikamrat Pia Kinhult som är ordförande i Region Skåne. Hon skrev som svar till din utskottsgruppledare och din minister att under åren 1993–2008 kom 60 procent – 6 kronor av 10 – av all medfinansiering till infrastruktur i Sverige från Skåne. Vi vet vad medfinansiering är. För Citytunneln som invigdes för några veckor sedan har regionen betalat över 1 miljard kronor i medfinansiering därför att det fanns en regional nytta. När det gäller Öresundsbron är den absolut övervägande delen av finansieringen medfinansiering. Det är de som kör över bron som betalar den. Det här är väldigt underliga argument.

Jag vill ändå återkomma till min fråga. Edward Riedl sade att det är mycket billigt att åka över Öresundsbron. Då ställer jag frågan igen: Är det okej med 1 900 kronor för ett månadskort på 17 kilometer järnväg? Det är än värre för de ungdomar som åker mellan Lund och Köpenhamn, för de får redan i dag betala närmare 3 000 kronor i månaden för att kunna åka till jobbet. Det priset kommer att höjas.

Återigen: Det är ingen elak opposition som har suttit och räknat ut det här. Det är vad Region Skåne och Öresundskommittén har kommit fram till efter den skrivelse som Trafikverket skickat till dem.

De 3:20 som du pratar om är första steget. Det är helt uppenbart. Det är därför dina partikamrater är så fruktansvärt arga. Vi är inte rädda för att betala för oss, men det ska inte vara särlösningar för en trafiklösning. Tågen över bron ska inte extrabeskattas. Det är därför upprördheten är så stor.

Anf. 118 EDWARD RIEDL (M) replik:

Fru talman! Utan regional medfinansiering kommer en hel del framtida projekt aldrig att bli verklighet. Det tror jag är den viktiga signalen efter dagens debatt: Det är så det kommer att se ut på andra håll i landet – projekt som har ett nationellt intresse men också ett regionalt intresse kommer kanske inte att bli verklighet när man gör på detta sätt. Jag tycker att det är väldigt tråkigt.

Många har liksom ministern varit tydliga – det var därför jag inte ville gå in långt i debatten. Det finns ingen som vill chockhöja priserna över Sundet, utan det finns en tanke med att vi ska ha ett gott resande och ha en expansiv region. Ingen har föreslagit det man målar upp från den andra sidan, som jag tycker är lite tråkigt att man gör.

Utskottet har efter diskussion med allianskamraterna från just Skåne sagt att det ska bli en återrapportering. Man ska se hur detta påverkar vad som händer. Det är väl klokt.

Återigen avslutningsvis: Jag tycker att det i dag är relativt billigt att resa över Sundet. En enkelbiljett kostar 100 kronor. Jag betalar mer än det dubbla när jag åker från Umeå och kommer ned till Arlanda och sedan åker Arlanda Express in till Stockholms city. Det är inte orimliga kostnader – det var dit jag försökte komma.

Det är väl en kombination av att Skånetrafiken är väldigt välskött. Länstrafiken i Skåne har en av de lägsta skattefinansieringsgraderna om vi jämför med övriga Sverige. Det är väl bra att man är duktig. Men det öppnar också upp möjligheter som är mycket svårare på andra håll i landet.

Anf. 119 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (M):

Fru talman! Utgiftsområdet kommunikationer, som vi debatterar just nu, behandlar inte bara frågor om vägar, järnvägar, sjöfart, luftfart och avgifter på Öresundsbron utan även om frågor som gäller post, IT och elektroniska kommunikationer.

Informationstekniken – som vi kort kallar IT – måste sätta människan i centrum, och IT-politiken måste sätta människan i centrum. IT ska underlätta vardagen för människor och företag och bidra till bättre livskvalitet.

Informationsteknik följer oss under vår resa genom livet. Hela resan måste fungera, brukar vi säga på transportområdet, men det måste gälla även IT-området.

Resan börjar redan i tidig skolålder. Vi ser att det behövs IT-kunskaper i skolan. Det behövs lärare som både vill och kan använda IT som verktyg i lärandet. Och IT-kunskaper behövs i elevernas framtida arbetsliv.

IT är en viktig faktor som skapar jobb, främjar innovationer samt bidrar till ekonomisk tillväxt och ökad internationell konkurrenskraft. Här är politikens roll att skapa spelregler och förutsättningar för att marknader fungerar. Vi bör även främja e-handel och riva hinder för en gemensam digital inre marknad inom EU.

Vi fortsätter att sträva efter ökad digital delaktighet. Det finns mycket stora potentialer när det gäller minskad miljöpåverkan tack vare IT. De offentliga e-tjänsterna bör utformas utifrån människan, så att de är enkla

att använda. En förutsättning är tilliten till tekniken, så att människor vågar använda olika tjänster.

Senare i livet behöver var och en någon gång sjukvård, och även där kan IT hjälpa till. Här gäller det självfallet att ha patienten i centrum. Patientdatasäkerheten är en fråga på liv och död.

Även på äldre dagar spelar IT en viktig roll. Här kan elektroniska kommunikationer hjälpa till när man ska hålla kontakt med familjen och vänner och även utföra olika ärenden på webben gentemot kommunen, Skatteverket eller andra myndigheter.

Inte minst viktig är IT på transportområdet. Där talar vi om IT:s intelligenta transportsystem. Det finns stor potential där för effektivare, säkrare och miljövänligare transporter.

Fru talman! En politik för IT genom hela livet måste vara ansvarsfull, teknikneutral och långsiktig och utgå från människan. Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 120 JAN LINDHOLM (MP):

Fru talman! Först vill jag bara säga att det är lite märkligt att göra en jämförelse mellan Öresundsbron och Arlandabanan. Öresundsbron har tillkommit för att skapa en arbetsmarknadsregion. Arlanda ingår i arbetsmarknadsregionen Stockholm. Där kan man använda sig av SL och månadskort på SL om man vill ta sig till arbetsplatsen Arlanda. Arlanda Express är till för en annan resandekategori. Jag tycker att jämförelsen är felaktig.

Men det var inte för att säga detta som jag satte upp mig på talarlistan utan för att försöka fullfölja något av den argumentation som Jonas Sjöstedt förde fram mycket bra tidigare.

Vi har ett Sverige norr om Dalälven, ett Sverige där sysselsättningen till stor del bygger på skogen och malmen. Som Jonas Sjöstedt mycket riktigt påpekade står många företag i begrepp att öka sina produktionsvolymerna. Svårigheten är att transportera produkterna till hamnen i Göteborg. Många företag vill också förlänga sin förädlingscykel och även på det sättet bidra till att öka antalet arbetstillfällen.

Vi har i norra Sverige, norr om Dalarna, väldigt många möjligheter att öka sysselsättningen och skapa mycket ny välfärd och resurser för Sveriges framtid och utveckling. Problemet är just infrastrukturen.

I början satt jag på mitt arbetsrum och lyssnade till debatten, men sedan kunde jag inte låta bli utan gick för någon timme sedan hit och lyssnade på den fortsatta debatten.

Ni måste vara medvetna om att den smalaste flaskhalsen i systemet är järnvägssträckan mellan Falun och Borlänge. Det finns en motion om det som i betänkandet är avstyrkt bland ett stort antal andra motioner. Där är den maximala transportkapaciteten 69 tågpassager per dygn. De utnyttjas fullt ut. Det innebär att det inte finns några minuter för att rulla ut underhållsutrustning på den banan – inte någon gång under dygnet, någon gång under året. Det är ett problem. Men trots att 69 passager är det teoretiska maximumet lyckas man ibland klämma in 71 passager.

Det handlar om en kort sträcka – det är 18 kilometer mellan orterna – men banan är mycket gammal och kurvig och är därför ungefär 22 kilometer lång. Det finns två mötesplatser på den. Det kan ta över en halv timme att åka tåg på den sträckan, trots att det i den plan som finns och

det projekt som är framtaget av Banverket skulle ta sju minuter med den nya, raka sträckning som är tänkt.

Detta är den investering som jag tror skulle vara mest lönsam. Där tänkte jag fullfölja Jonas Sjöstedts resonemang. Han pratade bra om vad som händer när man inte kan ta godset på järnväg. Då hamnar det på långträdare, där ett ekipage kan väga över 100 ton. Tyvärr räcker inte stälpendeln till, utan det blir leveranser ned till oss från Norrland på lastbil.

När en sådan lastbil kör på en väg sliter den motsvarande 70 000 personbilar när den kör förbi en enda gång. Om ni i trafikutskottet ska se till att vi får våra underhållspengar att räcka och verkligen vill bidra till att sänka kostnaderna för samhället, då är det viktigaste att flytta det tunga godset till järnvägen. Då räcker vägunderhållet många gånger om. Om vi ska förvalta vårt vägkapital, som är kärnan när vi vill transportera våra varor, då ska vi flytta det tunga godset till järnvägen. Det är den smalaste flaskhalsen i Sverige. Det är den som ni först ska åtgärda.

Anf. 121 KRISTER ÖRNFJÄDER (S):

Fru talman! Jag hade önskat att statsrådet Anna-Karin Hatt hade varit kvar i lokalen. Hon var nämligen inte här i går när vi diskuterade regionalpolitiken. Och hon ville inte diskutera regionalpolitik i dag heller, förstod jag av det jag såg på tv:n förut. Det är lite synd, tycker jag. De här två betänkandena, trafikutskottets och näringsutskottets, står nämligen mycket nära varandra. Ja, närmare än så kan inte två olika politikområden komma varandra.

Jag menar att om man ska ha en bra regionalpolitik måste man också ha en bra trafikpolitik. Ska man lyckas med regionalpolitiken måste man satsa på kommunikationer.

Jag skulle ha ställt en fråga till statsrådet Anna-Karin Hatt om hon hade varit här. Men jag får i stället vända mig till Edward Riedl, för han sade en sanning, en sanning som gör mig väldigt orolig. Han sade så här: Utan regional medfinansiering blir ett antal infrastrukturprojekt inte av.

Det är precis det jag är rädd för. Den här planen förutsätter nämligen väldigt mycket regional medfinansiering. Jag har hört en siffra på upp till 80 miljarder för den här 11–12-årsperioden, som hela planen är för.

Om man nu inte har råd att medfinansiera innebär det per automatik att ett antal projekt inte blir av. Varför blir jag orolig för det? Jo, jag vill att hela Sverige ska kunna leva, precis som i princip alla partier uttalar i betänkandet när det gäller regionalpolitiken. Men om man inte får till kommunikationerna blir inte det som gäller regionalpolitiken heller av.

Jag är, som sagt, orolig för att den borgerliga trafikpolitiken gör att regionalpolitiken inte kommer att fungera.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 14 §.)

9 § Samhällsekonomi och finansförvaltning

Föredrogs
finansutskottets betänkande 2010/11:FiU2
Utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning (prop.
2010/11:1 delvis).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 14 §.)

Allmänna bidrag till kommuner

10 § Allmänna bidrag till kommuner

Föredrogs
finansutskottets betänkande 2010/11:FiU3
Utgiftsområde 25 Allmänna bidrag till kommuner (prop. 2010/11:1 del-
vis).

Anf. 122 JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Sjunkande resultat i skolan, underbemannade demensavdelningar, liggsår och snöröjning – det är några exempel på vad dagens debatt om allmänna bidrag till kommunerna handlar om. Det handlar om summan och resultatet av den samlade politiken, om att ta ansvar och om färdriktning.

Tyvär kan man konstatera, efter att ha läst den borgerliga majoritetens betänkande, att alla dessa saker som upprör och berör människor i deras vardag och som präglar samhällsdebatten tycks ha gått spårlöst förbi. Trots att kommunsektorn enligt regeringens egna beräkningar kommer att ha ett negativt finansiellt sparande under mandatperioden och inte ens bedöms klara kraven på god ekonomisk hushållning under nästa år levereras inga stora insikter om ansvar eller någon ny tydlig färdriktning för framtiden.

Man nöjer sig med att konstatera att den kommunala sektorn har stor betydelse för såväl välfärden som sysselsättningen samt att den kommunala sektorns ekonomiska utveckling är beroende av hur väl ekonomin generellt utvecklas, vilket givetvis är sant. Men man borde dessutom ha lagt till hur och på vilket sätt den ekonomiska politiken utformas.

Tittar man lite närmare på kommunernas ekonomi och därmed också på deras förutsättningar att bedriva en bra skola, vård och omsorg kan man nämligen lätt identifiera ett antal orosmoment som är direkt kopplade till och en konsekvens av den borgerliga regeringens politik.

Delvis handlar det om grundläggande förutsättningar, att faktiskt få besked i rimlig tid om vilka pengar man har att spendera. Att göra som den här regeringen, ge tillfälliga bidrag med kort framförhållning, är inte seriöst. Det resulterar i att pengarna inte kan användas, åtminstone inte till det som var behovet och, gissar jag, tanken.

Det förhållandevis stora överskottet på 21 miljarder som kommunsektorn enligt prognosen kommer att få för i år, trots dålig konjunktur och stora behov, förklaras av SKL i huvudsak med att pengarna aviserades sent och var av tillfällig karaktär.

Delvis handlar det om politiken och prioriteringarna i stort. Förra mandatperioden präglades av stora skattesänkningar som finansierades med neddragningar i trygghetssystemen. Med budskapet att man skulle bekämpa utanförskapet infördes stelbenta tidsgränser, sänkta ersättningsnivåer och utförsäkringar från a-kassan och sjukförsäkringen. Det är något som resulterat i att människor nu slussas från trygghetsförsäkringar till kommunernas försörjningsstöd, vilket är detsamma som socialbidrag.

Socialstyrelsens statistik för tredje kvartalet i år visar att kommunernas utbetalningar av ekonomiskt bistånd, inklusive introduktionsersättning, fortsätter att öka, trots att konjunkturen i övrigt har stabiliserats.

Hur någon blir mindre sjuk, mindre arbetslös eller, för den delen, mindre i utanförskap för att ersättningsdagarna tar slut eller hur en bidragslinje kan vara en arbetslinje bara för att man väljer att kalla den så är oklart. Men summan av politiken är att kommunerna får betala notan.

Till det ska läggas den misslyckade arbetsmarknadspolitik, där aktiva åtgärder byttes mot passivitet. Genom att välja att inte investera i utbildning och omställning har man skapat ett läge där arbetskraftsbristen nu växer snabbare än vad arbetslösheten sjunker. Ett flertal tillväxtbranscher rapporterar svårigheter att rekrytera personal med rätt kompetens samtidigt som arbetslösheten biter sig fast på farligt höga nivåer.

Vice riksbankschefen Svante Öberg har varnat för att obalanserna på arbetsmarknaden kan leda till ytterligare ränteökningar, något som kostar, inte bara för landets villaägare, utan också för Sveriges kommuner och landsting.

Fru talman! Sverige har likt vår omvärld gått igenom en internationell lågkonjunktur. En kraftig nedgång återspeglar sig nu i en lika kraftig uppgång. Vi har klarat krisen bra jämfört med de flesta andra länder, mycket tack vare de erfarenheter och lärdomar vi drog av 90-talskrisen. Kvar står dock fortfarande kommuners och landstings sårbarhet vid konjunkturedgångar. Människor blir inte mindre sjuka, de dementa behöver inte mindre tillsyn och våra barn behöver inte mindre hjälp och stöd i skolan bara för att de ekonomiska förutsättningarna försämras.

Vill vi ha en bra och jämn kvalitet i skolan, vården och omsorgen måste statsbidragen värdesäkras och kombineras med en aktiv och ansvarstagande politik för omställning. Varje konjunkturedgång betyder att jobb och arbetstillfällen försvinner. Och vi vet att de nya jobb som växer fram i uppgången många gånger inte är desamma som de som försvann.

Just förmågan till omställning har varit Sveriges och den svenska modellens signum. Men det sker inte av sig självt. Det kräver investeringar i forskning och i produktutveckling, i infrastruktur och i utbildning. Det gäller att identifiera var uppgången kommer och vilken kompetens som kommer att behövas, och det måste finnas fungerande trygghetssystem som gör att människor vill och vågar ta klivet från det gamla till det nya.

Fru talman! Det är dessa insikter och erfarenheter som ligger till grund för våra förslag. Vi vill ha en annan färdriktning, för vi vet att Sverige kan bättre. Vi vill ha en politik som skapar långsiktigt hållbara förutsättningar för vår gemensamma välfärd, men vi har också klart högre ambitioner.

Vi anser att kvaliteten i skolan, vården och omsorgen behöver förbättras, att det behövs fler lärare i skolan, inte 3 000 färre, att det behövs mer personal och bättre bemanning inom vården, inte sämre, och att utvecklingen nu går åt fel håll.

I den senaste PISA-rapporten, som är en internationell jämförelse av elevers kunskaper, kan man konstatera att svenska elevers resultat sjunker i såväl matematik och naturvetenskap som läsförståelse. Vi går också från en topposition när det gäller att ha en likvärdig skola till att vara ett medelmåttigt land. Elevers socioekonomiska bakgrund har numera större genomslag i Sverige än i OECD-genomsnittet. Skillnaden mellan infödda elever och elever med utländsk bakgrund är bland de högsta i hela OECD.

Demensavdelningar som lämnas obemannade på natten, liggsår och personal som mår dåligt av att inte räcka till har blivit vardag för alltför många inom vård och omsorg.

Snöar det för mycket måste kanske gatubelysningen släckas när budgeten inte räcker till.

Trots detta avvisade den borgerliga majoriteten i samband med att ramarna antogs vårt budgetförslag som innebar 6,6 miljarder mer än den borgerliga regeringens förslag till kommuner och landsting, pengar som var tänkta att användas bland annat till mindre barngrupper i förskolan, fler lärare i grundskolan, ökad personaltäthet i äldreomsorgen, kortare kötider i sjukvården, kompetensutveckling, fortbildning med mera.

Fru talman! Med anledning av det rambeslut som redan är taget, som ju innebär att de ambitioner och de satsningar vi hade önskat för Sverige nu inte är möjliga, har vi socialdemokrater tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet valt att i detta betänkande redovisa våra synpunkter i ett särskilt yttrande.

(Applåder)

Anf. 123 JONAS ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag tror att vi alla kan instämma i att den globala ekonomins utveckling är komplex och svårförutsägbar. Det som började som en finansiell oro i USA för ett par år sedan utvecklades till en oväntat djup internationell kris som också allvarligt påverkat Sverige.

Under krisen har antalet sysselsatta i Sverige minskat och arbetslösheten ökat. Tusentals jobb har försvunnit, inte minst i den kommunala verksamheten.

Under 2010 har den globala konjunkturen vänt. Sverige är ett av de länder där återhämtningen varit mycket stark. Vi har dock fortfarande hög arbetslöshet, vilket påverkar kommunernas och landstingens skatteunderlag negativt.

Kommunsektorn har trots krisen redovisat överskott. Det kan bland annat förklaras med tillfälliga konjunkturstöd från staten och en snabbt upparbetad krismedvetenhet i kommunerna och landstingen. Man har hållit tillbaka konsumtionen och nyanställningarna för att klara av att hålla sina budgetar i balans. Sveriges kommun- och landstingspolitiker har tagit ett stort ansvar i arbetet med att anpassa den kommunala verksamheten efter plånboken.

Detta har förstås inte gått obemärkt förbi. Sysselsättningen i den offentligt finansierade välfärden har som jag tidigare nämnt minskat, och

önskvärd kvalitetsutveckling har fått stå tillbaka. Regeringen bedömer själv i sin budgetproposition att även 2010 kommer att vara ett år med många uppsägningar i den skattefinansierade välfärden.

Enligt Sveriges Kommuner och Landsting räcker inte de väntade ökningarna av skatteintäkter 2011–2012 till för att kompensera utfasningen av regeringens tillfälliga konjunkturstöd. Mer än hälften av kommunerna uppger i en enkätundersökning att de kommer att göra besparingar även under 2011.

De demografiska förändringarna, det vill säga utvecklingen av åldersstrukturen hos vår befolkning, ökar kraven på förändringar inom både skolan, kommunal omsorg och hälso- och sjukvård.

Inte minst under hösten har behoven av kvalitetsförbättringar, förändringar och mer personal tydliggjorts inom exempelvis demensvården. Vi har nåtts av berättelser om dementa som låsts in utan närvarande personal på nätterna, om äldreboenden där både personal och boende mår dåligt för att det inte finns tid att ta hand om de sjuka och gamla på det sätt man önskar eller borde.

Som en tidigare talare nämnt publicerades för drygt en vecka sedan PISA 2009, en internationell undersökning av läsförståelse och kunskaper i matematik och naturvetenskap hos 15-åringar. Rapporten bekräftar en negativ trend: De svenska elevernas kunskaper försämras, och de försämras på ett ojämnt sätt.

Nästan var femte niondeklassare i svensk skola kan inte läsa. Ser man enbart till pojkarna i nian är det ännu sämre ställt. En av fyra har så låg läsförståelse att de svårligen kan tillgodogöra sig andra ämnen.

Den medicinsk-tekniska utvecklingen och ökade möjligheter att behandla sjukdomar skapar med rätta högre förväntningar på hälso- och sjukvården. Vi blir också fler i de åldersgrupper som oftare har behov av hälso- och sjukvård.

Det här, fru talman, är bara några exempel på de utmaningar som Kommun- och landstingssverige står inför.

Självklart går det att bedriva kommunala verksamheter effektivare. Det går att utvidga verksamheter och nå bättre resultat utan mer resurser. Högre kvalitet innebär inte alltid högre kostnader. Men det finns situationer där produktivitetsökningar inte är svaret på ökad efterfrågan, bristande resurser eller bristande kvalitet. Ibland behövs helt enkelt fler händer och ökad kompetens.

Miljöpartiet ser tillsammans med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet ett behov av fler förskollärare och lärare i förskola och skola. Vi ser behov av satsningar på barns och ungas hälsa – fler kuratorer, skolsköterskor och skolpsykologer. Barn och unga har rätt att bli sedda och få det stöd de behöver i förskola, grundskola och gymnasium.

Vi vill öka tryggheten, friheten och livskvaliteten för äldre. En väl fungerande äldreomsorg där personalen har tid att möta de äldres behov utgör en väsentlig del i detta.

Vi ser även behov av mer resurser till hälso- och sjukvården. Enligt Sveriges Kommuner och Landsting måste statsbidragen till landstingen öka mer än vad som följer av den prognostiserade skatteunderlagsökningen framöver för att landstingen ska klara sina uppdrag.

Både kommuner och landsting har mycket kvar att göra vad gäller jämställdhetsarbete. Fortfarande ges vård på olika villkor för män och

kvinnor. Fortfarande lönediskrimineras kvinnor. Även arbetet med att öka tillgängligheten i samhället för människor med funktionsnedsättning måste fortsätta och till och med intensifieras.

För detta behövs mer resurser. Miljöpartiet har tillsammans med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet presenterat ett alternativ till regeringens budgetproposition. Där ger vi kommunerna och landstingen bättre förutsättningar att klara av detta och möta medborgarnas behov.

Totalt sett vill vi investera 6,6 miljarder mer än regeringspartierna i kommunal verksamhet för 2011. Mer om detta kan man läsa i vår gemensamma budget och i det särskilda yttrande vi lämnat i finansutskottets betänkande.

Anf. 124 JOHNNY SKALIN (SD):

Fru talman! Ett av Sverigedemokraternas huvudmål är att återupprätta välfärden. Med vår politik presenterar vi därför en lösning för hur den långsiktiga trenden där Sverige faller i välståndsligan både kan bromsas och vändas.

Denna politik kompletterar vi samtidigt med en politik för hur vi kan återskapa en högre grad av inre sammanhållning och gemenskap, eftersom grunden för all gemensamt finansierad välfärd bygger på solidaritet och medkänsla för varandra.

Vår politik gör skillnad. Med vårt budgetförslag ger vi kommunsektorn sammanlagt 2,5 miljarder extra att röra sig med under 2011.

Av dessa satsar vi 1,7 miljarder på en närproducerad och näringsrik kost till kommunala inrättningar och landsting. Vi gör en extra svenskspråkssatsning och en satsning på ett utökat antal vuxna i skolan. Vi satsar ytterligare på att minska mobbningen inom skolan. Vi genomför ett åtgärdsprogram för minskade aborttal. Vi satsar på en förbättrad studievägledning, och vi satsar på utökade nattdagisverksamheter.

Men vi slutar inte här. Vår utgångspunkt är att vi i högsta grad kan bygga ett rättvist land, där skattebetalningarna i hög grad motsvarar uttaget i välfärden.

Vi avser därför, i takt med att vår politik får genomslag också inom den offentliga budgeten och verksamheten, att permanenta högre nivåer av kommunala anslag för de lokala verksamheterna – och det inte bara inom utgiftsområde 25. Med vår politik förbättrar vi således villkoren för våra äldre, med fler trygghetsboenden, en stadig matreform, ett utökat stöd till anhörigvårdare och ett riktat stöd för brottsprevention.

Vi satsar även resurser på att ge samhället möjligheter att klara av att ge en värdig vård i livets slutskede samt på en förbättrad livskvalitet för äldre. För detta satsar vi betydande resurser på hälso- och sjukvården.

Vår sammanlagda satsning på välfärd, skola, vård och omsorg ligger på 4,9 miljarder mer än regeringens, utan att höja skatterna. Utöver detta stärker vi dessutom a-kassan, vi stärker barnfamiljerna ekonomiskt, vi stärker kriminalpolitiken, vi avskaffar pensionärsskatten och vi satsar på försvaret.

Politik handlar om att prioritera. Med rätt politiska prioriteringar skapar vi det utrymme varken regeringen eller den övriga oppositionen är intresserad av att ens nudda vid.

Med en ansvarsfull invandringspolitik skapar vi ett utrymme för en ekonomisk politik som skapar ett större mervärde för våra skattebetalare.

Då är det naturligt att vi ger tillbaka detta utrymme i form av en förbättrad offentlig service.

Fru talman! Med rätt politik behöver vi inte välja mellan skattesänkningar eller förstärkningar av välfärden. Det behövdes inte i det tidigare ansvarsfulla Sverige, och det behövs inte heller nu.

Lägre skatter behöver således inte ställas mot låg nivå på offentlig service. Sjuka behöver inte ställas mot friska. Och arbetslösa behöver inte ställas mot arbetstagare.

Det som krävs är i stället en pragmatisk och ansvarsfull politisk ledning – en ledning som vågar se verkligheten för vad den verkligen är, en ledning som vågar sätta ned foten när det stormar omkring oss.

Anf. 125 ULLA ANDERSSON (V):

Fru talman! Alldeles nyss hörde vi en företrädare för ett parti som bygger sin politik på att ställa människa mot människa – ett förkastligt synsätt.

Snart är julen här, fru talman, men julen är tyvärr inte en glädjens högtid för alla. Många barn får inte julklappar eller får nöja sig med något mycket litet eftersom deras föräldrars ekonomi inte maktar med mer än så. I dag får föräldrar stöd av socialtjänsten för att de är arbetslösa. Tidigare var det oftare så att familjer som hade någon form av sociala problem var de som främst fick hjälp av socialtjänsten. Men numera är arbetslösheten en växande orsak. Enligt Sveriges Kommuner och Landsting är hela fyra av tio av dem som får försörjningsstöd arbetslösa.

Mer än 54 000 barn lever i familjer som är långvarigt beroende av försörjningsstöd. Det är nära 3 procent av de unga under 18 år. Statistiken visar att den här gruppen av bidragsberoende barn har ökat med 10 000 på drygt fyra år.

Men det är långt ifrån endast barn i familjer med försörjningsstöd som lever fattigt. Antalet ensamstående föräldrar som lever på marginalen ökar; var fjärde ensamstående mamma räknas som fattig. För två år sedan räknade Rädda Barnen med att en dryg tiondel av Sveriges två miljoner barn lever i fattigdom och vartannat barn till utlandsfödda föräldrar. Det är 200 000 barn som växer upp med sämre förutsättningar än sina jämnåriga, minst 200 000 barn som allt för ofta somnar med en klump i magen, många barn som tomten inte hittar hem till.

Arbetsökande och sjukskrivna borde egentligen få stöd från andra håll, till exempel från a-kassan och sjukförsäkringen, och inte belasta kommunernas socialtjänster. Men så blir det när man raserar en sjukförsäkring. Sverige är numera det sämsta landet bland OECD-länderna vad gäller a-kassa. Dessa försäkringar fyller inte längre sin funktion när de behövs, och det har den här regeringen i sina reformer noga sett till.

Det är de barn som jag just pratade om som kommit i kläm när skyddsneten har stramats åt i ren skattesänkariver. Och de kommunala välfärdsverksamheterna får allt svårare att utjämna skillnaderna i livsvillkor mellan barnen, och dessutom går utvecklingen åt fel håll inom många områden.

Förskolegrupperna blir större, och personaltätheten i förskolan har minskat varje år sedan den borgerliga regeringen tillträdde år 2006. Lärartätheten minskar, och grupperna på fritids slår rekord i antalet barn per grupp och är i dag uppe i 37 barn per grupp – ja, ni hörde faktiskt rätt

– ett föga smickrande rekord. 10 000 fler barn lever under långvarigt beroende av försörjningsstöd, totalt 54 000, och 200 000 lever i fattigdom.

Det borde föranleda eftertanke och vara en skam för ett välfärdsland och för vilken regering som helst som säger sig vilja ha ett barnperspektiv. Det här kommer att påverka de här barnens hela liv, visar forskning på området, allt från hälsa, utbildning till möjlighet till arbete. Men det kan vara annorlunda om man politiskt beslutar sig för att utjämna skillnaderna och verkligen satsar på barnen i stället för på skattesänkningar.

Även äldre kommer i kläm när de kommunala verksamheterna inte tillåts byggas ut utifrån de faktiska behov som finns. Låt mig ta ett exempel från Rinkeby-Kistas hemtjänst, som krymper mer och mer. Där får personalen värma sin matlåda hos vårdtagaren. De har en halvtimme på sig för att ta sig hem till den gamla, klä på den, och sen hinna till affären och handla. Inte ens jag som är fullt frisk och enbart behöver ta mig själv hinner med det på så kort tid. Inga cyklar finns heller för personalen; de har enbart tillgång till privat mobil. En av de gamla som intervjuades i Kommunalarbetaren säger: Det har blivit sämre med hemtjänsten, det är så ont om tid med allting numera. Ändå planeras för ytterligare neddragningar – en kommunal vardag för de anställda och för dem som är i behov av hemtjänsten.

Ofta pratas det om behovet av ökade resurser för att möta den demografiska utvecklingen i framtiden. Däremot pratas det aldrig om arbetsvillkoren som gör att många kommer att välja bort äldreomsorgen, hemtjänsten och det viktiga arbetet med de äldre. Varför ska jag välja ett jobb där det är svårt att få heltid, där lönen är låg liksom oftast också inflytandet samt att jag kanske till och med behöver äta cyklande eller hemma hos dem jag hjälper för att över huvud taget få i mig någon mat?

Vi måste skapa arbetsvillkor som innebär att människor faktiskt vill jobba inom äldreomsorgen i framtiden med rätt till fasta jobb på heltid, delaktighet, inflytande, god löneutveckling samt bra tillgång till kompetensutveckling och utbildning. Det är det här som en debatt om kommunal ekonomi borde handla om, det vill säga hur det berör oss alla och dem som är i direkt behov av dessa välfärdstjänster men även de anställdas villkor. Det är det här kommunal ekonomi handlar om – hur vi använder våra skattepengar och vilka konsekvenser skattesänkningar får.

I dag används en stor del av våra skattemedel till privata vinster i stället för till verksamhet. De privata alternativen har kraftigt ökat, nästan fördubblats på tio år och är numera den näst största utgiftsposten efter personalkostnader. Framför allt gäller det pedagogisk verksamhet och vård och omsorg.

Bolag tar ut högre avkastning på det egna kapitalet än till exempel banker och elbolag. Omsorgsverksamhet ger till exempel dubbelt så hög avkastning, till och med högre än så, än vad elverksamhet gör. Det är vinster som bygger på skatter och som sedan inte ens beskattas eftersom det framför allt är riskkapitalbolag som är de dominanta aktörerna inom alla verksamhetsområden. Låt oss ta till exempel LSS där de fem största företagen ägs av riskkapitalbolag. Dagens Samhälle skriver: ”De har upptäckt en stabil bransch som växer oavsett konjunktur.” Och de växer främst genom uppköp av obeskattade vinster, vilket dessutom leder till

en snedvriden konkurrens. Det kunde få åtminstone en och annan borgare att vakna.

Vi kan nu se exempel på exempel på hur vinster påverkar välfärden. I en förskola i Gamla Stan får barnen mat för 2:50 per måltid, medan förskolan tar ut en vinst på 500 000, en halv miljon. Kunskapsskolan och Vittra har en personaltäthet, det vill säga lärartäthet, i skolan på 5,4 respektive 4,6 lärare per 100 elever, medan genomsnittet i landet är 8,1 lärare på 100 elever. Det finns hemtjänstföretag som inte betalar in de anställdas pensioner, och hälften av företagen i Stockholm har inte ens kollektivavtal, det vill säga att man tar ut vinster på de anställdas villkor.

Jag tror att de allra flesta av oss är beredda att betala rätt mycket i skatt om vi vet att pengarna går till de äldres omsorg, barnens utbildning, de sjukas vård eller till en bättre omsorg och kvalitet och därmed till fler anställda. Däremot tror jag att det är få som anser att deras skattepengar i stället ska gå till privata vinster och än färre som tycker att det är okej att det inte ens betalas skatt på vinsterna, för pengarna behövs till välfärdsverksamheterna.

Vi rödgröna har en gemensam ambition att förbättra kvaliteten i välfärden. Vi har därför lagt fram en rad förslag för att barnen ska få en bättre uppväxt genom att förskolegruppernas storlek ska minska, att fler lärare anställs i skolan så att varje elev kan få det stöd den behöver för sin allra bästa utveckling, att äldre som behöver stöd och omsorg får möjligheter till större inflytande över den och möjligheter till bättre socialt samvaro, vilket i sin tur leder till bättre hälsa.

Dessutom, fru talman, leder våra förslag till en bättre arbetsmiljö med flera anställda. Vi lägger dessutom 1 miljard extra till organisering av heltidstjänster, som minskar stressen i arbetet men också stressen över dålig ekonomi som många deltidsarbetande tvingas leva med.

Fru talman! Jag måste säga att jag blev oerhört besviken och ledsen när vi förlorade valet. Och när regeringsdeklarationen kom här i höstas blev det inte bättre, snarare tvärtom. Jag ville så gärna att de rödgröna förslagen om bland annat mindre barngrupper i förskolan och rätten till barnomsorg på obekvämt arbetstid skulle utvidgas, men så blev det nu inte. Jag ville att alla anställda skulle känna att vi hade lyssnat på dem, på barnen och på deras föräldrar. Nu blev det inte så, tyvärr, och det beklagar jag. Men en sak kan jag lova: Vi ger inte upp. Barnen och välfärdsverksamheterna är mycket viktigare än så.

Anf. 126 GÖRAN PETTERSSON (M):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag.

Kommunernas verksamhet finansieras i första hand med kommunalskatten. Det vi debatterar här i dag i kammaren är statens kommunalekonomiska utjämning. Det blir lätt, när man lyssnar på en sådan här debatt, lite förvirring om vem det är som svarar för vilken finansiering. Den viktigaste verksamheten i kommunerna svarar alltså våra kommunalpolitiker för att finansiera via kommunalskatten.

70 procent av kommunernas totala intäkter är via skatten och 17 procent kommer via statsbidragen som vi diskuterar här i dag. Huvudtanken med de kommunalekonomiska statsbidragen är att göra en utjämning mellan kommunerna så att det blir likvärdiga förhållanden i våra olika kommuner, oavsett hur skattekraften ser ut.

Dock har staten ibland möjlighet att gå in och göra vissa insatser, och vi gjorde det under 2010. Då tillförde staten ett betydande konjunkturstöd till kommunsektorn. När beslutet fattades gjorde vi en ekonomisk bedömning att läget skulle bli väldigt kärt i kommunsektorn. Nu vet vi så här i efterhand att vi överdoserade. SKL:s bedömning är att kommunsektorn under 2010 får ett överskott på 19 miljarder. Och ni som kommer ihåg debatten som vi hade då vet att det inte var så många som sade att konjunkturstödet var för stort utan snarare att det var för litet.

Det här med konjunkturstöd är en viktig del som jag tror att vi långsiktigt måste göra någonting åt. Kommunerna är lite bakbundna genom de balanskrav de har, så de har inte den flexibiliteten i sitt ekonomiska system. Det pågår lyckligtvis en statlig utredning, och utskottet kommer säkert att få anledning att återkomma i ämnet. Men med anledning av att vi har bakbundet kommunerna med balanskravet har det blivit nödvändigt att införa sådana här konjunkturstöd.

En annan sak som har varit uppe mycket i debatten runt kommunerna är huruvida antalet anställda har ökat eller minskat. Beroende på hur man läser statistiken kommer man till olika svar.

Det är helt klart så att antalet anställda, antalet på lönelistan, har minskat. Men SKL kommenterar i sin utredning att det under mandatperioden inte har skett någon minskning av antalet timmar i kommunalt finansierad sysselsättning. Och det är ju det som är det grundläggande, alltså hur många det är som arbetar i vården, i omsorgen och på skolan, inte om man finns på lönelistan.

Det finns flera olika skäl till det här, och jag tycker egentligen att alla skälen är positiva. Det ena är att personalen har blivit friskare så att det är fler som kommer till jobbet varje dag och det därigenom inte behövs lika många. Det andra är utfasningen av två arbetsmarknadspolitiska program, plusjobben och friåret. Plusjobben kan jag väl tycka tillförde någon kvalitet. När det gäller friåret har jag väldigt svårt att förstå att någon som inte är på arbetsplatsen utan gör något annat skulle vara något positivt när man räknar fram nyckeltalen.

SKL kom med sin ekonomirapport förra veckan. Där gör man bedömningen för nästa år, 2011, att kommunsektorn kommer att redovisa ett överskott på 7 miljarder kronor. Det skulle i så fall tyda på att det beslut som vi fattar om budgeten ligger ganska rätt. Det är väl ungefär den storleken på överskott som man kan tycka är en hälsosam marginal, så det känns tryggt.

Dock ska man veta att kommunsektorn långsiktigt står inför ett antal stora utmaningar. Nu blir det väldigt högt tonläge om några miljarder hit eller dit. Men långsiktigt kommer kommunsektorn att behöva anta ett antal stora, som sagt, strukturella utmaningar. Och jag rekommenderar SKL:s ekonomirapport till läsning. Den kanske inte är den perfekta jullestningen, men ni kan läsa den när ni kommer tillbaka i januari.

De redovisar bland annat när det gäller landstingens kopplingen mellan hur dyr verksamheten är och vilken kvalitet den har. Det finns också ett mycket pedagogiskt diagram, ett koordinatsystem, som visar att det finns ganska svaga samband. Det finns de som lyckas, landsting som Halland och Kalmar som med små resurser lyckats leverera hög kvalitet. Men det finns också andra landsting som lyckats vara både dyra och dåliga, såsom Västernorrland och Gävleborg. Där ligger nog mycket

lösningen av de långsiktiga utmaningarna för kommunerna. De måste kunna leverera bra kvalitet till låg kostnad om de ska få ihop det.

Slutligen en kommentar till Ulla Andersson. Man kan ju tycka att det skiljer mycket mellan Alliansens och De rödgrönas förslag när man läser här. Men genom att statbidragen bara är toppen på isberget blir det lite missvisande. Den kommunala sektorn har ungefär 500 miljarder i intäkter på ett år, och det som skiljer mellan Alliansens och De rödgrönas budgetförslag är ungefär 1 procent.

Ulla Andersson läste upp en önskelista. Hon talade om hur eländigt det är nu och hur ljuvligt det skulle vara om hon hade fått bestämma. Jag tror inte att det är 1 procent på kommun- och landstingsbudget som gör den skillnaden. Ulla Andersson tror uppenbarligen annorlunda.

(Applåder)

I detta anförande instämde Staffan Anger (M).

Anf. 127 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Fru talman! Jag kan konstatera att det skiljer en hel del mellan våra förslag, så till vida att vi har ambitionen och målsättningen att öka lärartätheten, att minska barngrupperna i förskolan, att öka de äldres inflytande över sin egen omsorg, att till och med få fria timmar och att höja kvaliteten genom att ha fler anställda. Det är rätt väsentliga skillnader i vardagen för väldigt många människor, och för de anställda eftersom vi dessutom lägger en hel miljard till att organisera heltidstjänster, vilket har stor betydelse för många kvinnor som tvingas leva på deltidslöner.

År 2011 kommer intäkter från skatter och statsbidrag inte att kunna finansiera pris- och löneomräkningen, enligt en rapport som Göran Pettersson själv hänvisar till, och än mindre de demografiska förändringarna. Nästan hälften av landstingen beräknas få underskott år 2011, och kommunerna når inte upp till ambitionen om god ekonomisk hushållning. Det här tycker Göran Pettersson känns tryggt.

Göran Pettersson säger att skatterna är det huvudsakliga och att skatterna har en liten andel men lägger till att staten har möjlighet att gå in ibland. Ja, det handlar om vilken politisk målsättning och vilka politiska ambitioner man har. Vill man något med välfärden tar man också det ansvaret.

Ni drar ned på statsbidragen, och enligt Sveriges Kommuner och Landsting täcker de ökade skatteintäkterna inte neddragningen. Men Göran Pettersson säger att det känns tryggt.

Vi ser hur personaltätheten minskar i förskolan. Det har den gjort varje år sedan ni kom till makten. Vi ser hur antalet barn i fritidshemmen har ökat kraftigt och slagit nytt rekord. Vi ser hur antalet barn som tvingas leva lång tid på socialbidrag har ökat; det har blivit 10 000 fler barn under era fyra borgerliga regeringsår.

Jag tycker absolut inte att det känns tryggt.

Anf. 128 GÖRAN PETTERSSON (M) replik:

Fru talman! Frågan gäller ansvarsfördelning. Här i kammaren beslutar vi vad staten ska göra. Skillnaden mellan våra förslag är 6 miljarder kronor. Det är 6 miljarder på en total intäktsmassa på runt 500 miljarder,

alltså ca 1 procent. Man kan ha alla de fina ambitioner som tas upp, men den enda procenten leder inte till den skillnaden.

Nej, de som är ansvariga för dessa välfärdstjänster i första hand är våra kommun- och landstingspolitiker. Vi har den ordningen i Sverige att vi har ett kommunalt självstyre. De som är ledare ute i kommunerna har att göra prioriteringar mellan vilken skattesats man tar ut och vilken kvalitet man vill ha.

Det är vanligt att vi gör misstaget att blanda ihop resursförbrukning och kvalitet. Det är vanligt inom några politikområden. Vanligast är det väl inom biståndet där resursförbrukningen blir målet.

Ska vi klara de långsiktiga utmaningarna inom kommunsektorn räcker det inte att vidta *en* åtgärd. Kommunsektorn måste bli modernare, man måste ge delegation så att man har engagemang och man måste antagligen också tillföra resurser. Där är SKL:s långtidsutredningar viktig läsning.

Ulla Andersson, räcker de 6 miljarderna till hela julklappslistan som ni levererar?

Anf. 129 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Fru talman! Göran Pettersson talar om ansvarsfördelning mellan stat och kommun. Det är nog rätt många politiker på kommunal nivå som är ganska upprörda över den förskjutning ni har gjort från statligt ansvar till kommunalt ansvar. Jag tänker i första hand på era kraftiga försämringar av a-kassan som är främsta skälet till att socialbidragsberoendet ökar. Ni har också gjort kraftiga försämringar av sjukförsäkringen, vilket också skjuter över betalningsansvar på kommunerna.

Framför allt är det dock enskilda individer som drabbas väldigt hårt. Det är stor skillnad mellan att känna sig trygg med ett försäkringssystem och att sparkas ut och hänvisas till socialbidrag. Dessutom är det 10 000 fler barn i dag som lever i långvarigt beroende av socialbidrag, eller försörjningsstöd som det numera heter.

Pengar har betydelse, Göran Pettersson. Det är väl därför ni väljer att sänka skatter kontinuerligt. Ni har inga ambitioner inom välfärdsområdet; för er är det viktigare att sänka skatter. Det är rätt tydligt.

Vi har sett en minskad lärartäthet. Vi ser hur personaltätheten har minskat varje år sedan ni tillträdde, och vi ser hur barngrupperna i fritidshemmen ökar.

Om man vill öka personaltätheten – personalen är den största utgiftsposten för kommunerna – kostar det pengar.

Det är framför allt bristen på personal som många gånger är det stora problemet och som skapar stress. Det är svårt att se varje barn i en förskolegrupp om man är för få anställda. Det är svårt att hinna ge de äldre omsorg om man är för få anställda. Resurser har alltså betydelse.

Du och jag, Göran Pettersson, har olika politiska ambitioner. Jag anser att välfärdssystemen, trygghetssystemen, är centrala för tryggheten i ett modernt land. Jag vill inte att människor ska vara utlämnade på det sätt som ni anser är bra utveckling för vårt land.

Jag värnar välfärdssystemen. Jag värnar en bra förskola och skola. Jag ökar gärna resurserna för att barn och äldre ska få det bättre.

Anf. 130 GÖRAN PETTERSSON (M) replik:

Fru talman! Jag brukar förbehålla mig rätten att själv formulera vad jag tycker. Nu försökte Ulla Andersson tillskriva mig åsikter jag inte har.

Jag delar uppfattningen att personalen är det centrala.

Återigen är det vi debatterar i dag statens utjämning i ekonomin till kommunerna. Det stora och viktiga ansvaret i dessa frågor har kommunalpolitikerna. Runt om i Sveriges land sitter det i dag både socialdemokrater, vänsterpartister, moderater och centerpartister som kommunstyrelsens ordförande. Generaliseringen av hur det ser ut i kommunerna och att det beror på att vi har en alliansregering går inte ihop. De stora viktiga besluten tas ute i kommunerna, och där verkar man ta liknande beslut oavsett om det är socialdemokratisk eller moderat ledning.

Jobbpolitiken kom upp. Vår jobbpolitik är en viktig långsiktig strukturell åtgärd. Det är bara via ökning av skatteintäkterna som kommunerna kommer att ha råd att finansiera sin verksamhet och leverera en bra tjänst. Det är därför viktigt att den statliga politiken inom arbetsmarknadsområdet stimulerar till arbete, får fler att vilja arbeta och får oss att vilja arbeta längre. Det är då kakan blir större. Kom ihåg att kommuner och landsting finansierar sin verksamhet via kommunalskatten. Därför är det synnerligen viktigt att Alliansens jobbskattepolitik fortsätter gälla.

Anf. 131 JENNIE NILSSON (S) replik:

Fru talman! Efter att ha lyssnat på Göran Petterssons anförande konstaterar jag att han verkar nöjd med hur det ser ut i kommuner och landsting. Han verkar inte ha några stora bekymmer med att utvecklingen i skolan sjunker eller att man inte klarar av demensvården på ett tillfredsställande sätt. Åtminstone är det inget han ger uttryck för.

I stället läggs fokus på att med statistiskt tricksande försöka påvisa att antalet anställda inte har blivit färre trots att regeringen själv i sina prognoser gör beräkningen 15 000 färre bara 2010. Det är en utveckling som spås fortsätta även om man gör borträkningar för privatiseringar och en del annat som togs upp i anförandet.

Jag skulle önska att man lade samma engagemang och glöd på att titta på vad som är politikens roll. Jag delar inte den uppfattning som Göran Pettersson ger uttryck för att det vi ska debattera i dag bara är de statsbidrag som skjuts till från staten. Att tycka så är att göra sig blind för det faktum att den politik som utformas i denna kammare också påverkar kommunerna.

En misslyckad arbetsmarknadspolitik som driver upp räntorna drabbar kommunerna. För min hemkommun, Hylte kommun, skulle en 1-procentig ränteökning innebära en kostnadsökning på ett år på 2 miljoner kronor. Då ska man veta att en skattekrona i min hemkommun är 16 miljoner. Det är alltså en betydande kostnadsökning som ett resultat av den politik som den borgerliga regeringen för.

Att flytta över kostnader för sjukförsäkring och a-kassa till socialbidrag påverkar kommunernas förutsättningar att använda pengarna till något bättre, till skola, vård och omsorg.

(Applåder)

Anf. 132 GÖRAN PETTERSSON (M) replik:

Fru talman! Jag ska röja en hemlighet. Jag är även kommunalpolitiker. OECD:s PISA-rapport om läget i den svenska skolan innehåller tuff kritik i många stycken. Det är en trend som inte är positiv.

Men den uppgiften är viktig att vi tar till oss i rollen som kommunalpolitiker. Lösningen är inte att vi sitter i riksdagen och börjar med små riktade bidrag och försöker toppstyra det härifrån.

Av OECD-rapporten kan man konstatera att det är viktigt att de som är nära verksamheten har inflytande. Man talar om hur viktigt det är att rektorerna som har det pedagogiska ansvaret och är närvarande i verksamheten har delegerat rätten att styra. Tendensen blir lätt att man som riksdagsledamot styr i detalj och att det blir micromanagement. Jag är därför glad att utskottet i betänkandet tar upp ansvarsfrågan. Man hänvisar till ESO-rapporten om statliga bidrag till kommunerna. Där står det så här: En av huvudsatserna är att staten bör undvika att lägga restriktioner på det kommunala beslutsfattandet.

Det är ett klassiskt misstag. Genom åren har vi haft olika program. Allra värst blir det när man ger dem namn efter beslutsfattaren. Det är hämmande för den kommunala verksamheten. Vi måste våga lita på våra kommunalpolitiker och inte hålla på med micromanagement.

Anf. 133 JENNIE NILSSON (S) replik:

Fru talman! Tolkningen får bli att Moderaterna och Göran Pettersson inte tycker att en borgerlig regering i Sverige har ansvar för utvecklingen på exempelvis skolområdet. Vi ser sjunkande resultat, sämre läsförståelse, sämre matematiska kunskaper och så vidare. Det är något som kommunalpolitiker ska ta till sig.

Man kan fundera över varför Björklund över huvud taget har dragit i gång ett stort projekt om den framtida gymnasieskolan. Det hade väl varit bättre att lämna över det till Sveriges Kommuner och Landsting eller någon annan som kanske hade varit mer kompetent.

Det är beklämmande att man försöker smita undan sitt ansvar. Jag begär inte att ni ska lämna några Björklundpengar eller Göran Pettersson-pengar. De behöver inte vara öronmärkta eller riktade. Men jag förväntar mig att ni tar ansvar för resultatet av den förda politiken. Jag förväntar mig också att man, om man tycker att det är ett problem, är beredd att se över möjligheten att tillföra generella statsbidrag som kommunerna kan använda på det sätt som de finner bäst.

Några kommuner – de allra flesta – har stora problem med skolan. Några kommuner har kanske större problem när det gäller demensvården. Några har sina största ekonomiska problem på något annat område. Jag tror att det är klokt att ge kommunerna möjlighet att styra ganska fritt över de pengar som finns. Summan av det man har att hantera kan vi påverka här i Sveriges riksdag. Jag tycker att det är i det närmaste ansvarslost att försöka skylla ifrån sig på det sätt som Göran Pettersson just gjorde.

(Applåder)

Anf. 134 GÖRAN PETTERSSON (M) replik:

Fru talman! Det är ju jul, så man får väl lyssna efter det som förenar. Att detaljstyra mindre och ge mer generella bidrag slog an en sträng. Där kan nog jag och Jennie Nilsson tycka lika.

Det är lätt att tala om de mjuka värdena, men sedan kommer man till penningen när excelarket summeras ihop och man ser siffrorna. Nu är det finansutskottet som debatterar. Då blir det till slut siffrorna som avgör. Kommunalsektorn har en intäktsmassa på ungefär 500 miljarder om året. Det som skiljer i budgetalternativen och som nu föranleder bröstitoner är ungefär 1 procent av det. Jag har svårt att tro att den procent som skiljer i budgetalternativen skulle räcka till allt som finns på önskelistan. Vi får aldrig veta svaret på det. Vi kommer att rösta här senare och det blir bara ett alternativ som vinner så det blir aldrig någon jämförelse.

Eftersom detta är mitt sista anförande önskar jag majoriteten och oppositionen god jul.
(Applåder)

Anf. 135 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Fru talman! Tiden lider, eller snarare lackar. Likväl vill jag börja mitt anförande med att notera att det än en gång är sju partier som vill debattera här i kammaren. Det åttonde partiet som har deltagit tidigare har flytt ur kammaren så snart det framfört sina åsikter. Det är märkligt att det parti som i åratal har efterlyst debatter med andra partier aldrig stannar kvar i en ekonomisk debatt så att det blir möjligt att debattera med dem.

Jag vill på mångas vägnar – jag är övertygad om att det är 95 procent av dem i denna kammare – tacka alla de tiotusentals utlandsfödda vårdarbetarna i vårt land. Det är sjuksköterskor, läkare och vårdbiträden som gör en jättestor insats på många platser i vårt land för att välfärden för oss som är födda i Sverige ska vara god. Det gäller platser som jag själv har besökt, som akutmottagningen i Södertälje, ett äldreboende i Olofström och en långvårdsklinik i Umeå. Min egen svärfar tas om hand på ett utmärkt sätt av en dam som heter Melanie. Tack från alla svenskar som får vård av utlandsfödda.

Göran Pettersson gav en läsanvisning. Han tyckte att man skulle läsa SKL:s ekonomiska rapport. Det är bra. Där kan man bland annat lära sig om Baumols dilemma. Jag ska inte gå in närmare på det, men det är en intressant fråga.

Inför denna debatt läste jag igenom de fyra senaste årens motsvarande debatter. Jag vill ge ett läsråd till Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet: Läs inte de debatterna. Där får ni se att samma fruktansvärda elände kommer att drabba den kommunala sektorn och landstingssektorn varje år. Det kommer att bli ett förskräckligt elände. Det blir uppsägningar och underskott. Enligt den debatt som ägde rum den 17 december förra året skulle det bara bli elände under det här året. Det blev inte så. Man kan också se hur mycket pengar det handlar om. För två år sedan var det 65 miljarder kronor. Sedan var det 75 miljarder kronor. I år handlar det om 88 miljarder kronor.

Det finns ingenting som är så bra för den svenska välfärden och för kommuner och landsting som att ha ett starkt skatteunderlag. Det är trots allt det allra viktigaste. Det tog också Göran Pettersson upp. Det skapar möjligheten för en bra välfärd.

Jag kollade hur många uppsägningar som skedde i oktober och november förra året. Det var många eftersom det var kris i landet. Det hade Thomas Östros rätt i. Av dem var 92 procent i den privata sektorn och 8 procent i den kommunala sektorn. Det är allvarligt med 8 procent i den kommunala sektorn; det håller jag med om. Om vi inte ser till att få företagsamhet i vårt land med bra exportindustri och så vidare kommer det att bli mycket värre i den kommunala sektorn.

I år kommer det, som Jennie Nilsson sade, att vara ett bra överskott i den kommunala sektorn. Jennie Nilsson sade 21 miljarder, jag tror att det är 19 miljarder – hur som helst är det mycket pengar enligt SKL:s beräkningar. Av de pengarna kommer ungefär 14 ½ miljard i den kommunala sektorn och resten i landstingssektorn. Ett så stort överskott har vi aldrig någonsin haft i den kommunala sektorn. Vad beror det på? Det beror i huvudsak på kloka kommunalpolitiker som har sett till att vi har en bra offentlig ekonomi i kommunerna. Eftersom jag inte är kommunalpolitiker längre vill jag tacka alla våra kommunalpolitiker för att de har sett till att sköta detta.

Kunde vi göra ännu mer? På ett sådant område som den kommunala sektorn med skola, barnomsorg och så vidare kan man alltid önska sig lite mer. Man måste ha klart för sig att man också måste betala.

Fru talman! Även för 2011 ser det hyfsat ut. Det kommer att bli ännu bättre om vi lyckas på det viktigaste området inom den kommunala sektorn, nämligen att öka sysselsättningen i hela landet. Då klarar vi välfärden bättre.

Anf. 136 ANNIE JOHANSSON (C):

Fru talman! Inledningsvis instämmer jag i de två allianskollegernas tidigare anföranden.

Detta skulle handla om utgiftsområde 25, Allmänna bidrag till kommuner. Det har snarare blivit en valrörelsepräglad allmänpolitisk debatt. Jag ska försöka hålla mig till det betänkande som är föremål för diskussion och slutligen också votering.

Fru talman! Den gångna mandatperioden innebar svåra prövningar och stora utmaningar för svensk ekonomi och svenskt samhällsliv. Kommunsektorn, med över en miljon anställda och av avgörande betydelse för vår dagliga välfärd, var naturligtvis inget undantag. Med 1990-talskrisen i färskt minne, då 150 000 jobb försvann i kommuner och landsting, blev det därför en av alliansregeringens främsta prioriteringar att värna kvaliteten i vård, skola och omsorg och att förhindra uppsägningar. Under förra mandatperioden tillfördes kommunsektorn 38 miljarder kronor – en historiskt stor satsning. Enbart i år rör det sig om 17 miljarder extra.

Nu kan vi tydligt se resultaten av regeringens politik. Kommunsektorn visar stora överskott i år, precis som var fallet förra året, och SKL bedömer att det blir ett överskott även 2011, trots att kostnadsbilden då är mindre gynnsam. Minskningen i den totala kommunfinansierade sysselsättningen stannade på omkring 5 000 personer mellan 2007 och 2009 – att jämföra med 150 000 under 90-talskrisen. Under samma period har antalet arbetade timmar ökat och ohälsotalet sjunkit, en mycket positiv utveckling som innebär att vi nu får *mer* kommunfinansierad välfärd för våra skattepengar, trots att vi har genomlevt den värsta krisen på decen-

nier. Detta står i skarp kontrast till situationen i många av våra europeiska grannländer, såsom Irland och Spanien, där stora besparingar sker i den offentliga sektorn samtidigt som de anställdas löner sänks.

Ökad sysselsättning genom fler och livskraftiga företag är grunden för den kommunala ekonomin. När allt fler jobbar och driver företag ökar skatteintäkterna som behövs för att bedriva välfärd runt om i vårt land. Hela 70 procent av kommunsektorns intäkter kommer just från skatteintäkter. Sedan vändningen i konjunkturen hösten 2009 har sysselsättningen i Sverige återhämtat mer än halva fallet – ökningen det senaste året är 100 000 personer – samtidigt som arbetslösheten minskat från 9 till 8 procent sedan toppnoteringen i våras. Alliansregeringens fokus på arbets- och företagelinjen och kampen mot utanförskapet har således påverkat kommunsektorns resultat positivt. Och nästa år tillförs kommuner och landsting extra resurser på 8 miljarder kronor, varav 5 miljarder i permanent nivåhöjning. Detta kommer sammantaget att fortsatt gynna kommunsektorns ekonomi.

Fru talman! Regeringen kan, och ska, bidra till den kommunala verksamheten och välfärden, men det finns mycket som kommuner och landsting själva kan göra. För att våra gemensamma resurser ska användas så effektivt som möjligt är det till exempel viktigt att lära av de mest effektiva utövarna, så kallad benchmarking. De goda exemplen bör inte hämtas enbart från Sverige, utan från var som helst i världen där den lokalt och regionalt finansierade verksamheten bedrivs framgångsrikt, resultatriktat och med medborgarnas och skattebetalarnas intressen i fokus.

Ett annat sätt att öka effektiviteten och kvaliteten i kommunsektorn är att stimulera ett ökat företagande inom vård, skola och omsorg. Regeringens valfrihetsreformer har öppnat upp kommunsektorn för välfärdsföretagare, lett till att kvinnor fått fler arbetsgivare att välja bland och därmed möjlighet till högre lön, och underlättat livspusslet för många. Mellan 2006 och 2009 ökade antalet anställda i privata vårdföretag med över 30 000 personer, och i dag arbetar ca 120 000 personer i 14 000 privata välfärdsföretag. Oppositionen motsätter sig många av dessa reformer, såsom den fria etableringsrätten. Med deras politik skulle människors valfrihet inskränkas, och vi skulle få färre entreprenörer som kan stärka och utveckla välfärden. I Centerpartiet och Alliansen bygger vi i stället vidare på valfrihetsreformerna, till exempel genom att förstärka LOV och införa ett starta-eget-bidrag inom äldreomsorgen.

Ett tredje sätt att uppnå en mer effektiv och resultatriktad verksamhet, som också ligger oss centerpartister varmt om hjärtat, är att kommunsektorn inleder ett regelförenklingsarbete, motsvarande det som nu pågår för att minska regelkrånglet för företagen. Vi tror att det behövs i syfte att främja valfrihet och konkurrens, stärka jobbtillväxten och sätta medborgarnas intressen i främsta rummet. Med färre, enklare och mindre detaljstyrande regler samt en smidigare tillämpning kan landets kommuner spara betydande administrativa kostnader som i stället kan användas till just kärnverksamheten. Vidare är mindre statlig reglering gentemot kommunsektorn viktigt för att minska onödiga regler för företag och medborgare. Även den regionalisering av Sverige som nu har påbörjats och som Centerpartiet länge har eftersträvat är angelägen för att skapa

utveckling och tillväxt i hela landet. Därför kommer vi med kraft att fortsätta arbeta för att starka regioner bildas runt om i Sverige.

Fru talman! Det kommunala självstyret är en central del i Centerpartiets ideologi att demokrati ska byggas underifrån. Därför vill vi att det ska värnas och stärkas. Den så kallade finansieringsprincipen, det vill säga att staten ansvarar ekonomiskt för sina beslut och att kommuner, landsting och regioner själva ska finansiera de uppgifter som de har makt att besluta över, ska upprätthållas. För att ytterligare värna det kommunala självstyret anser vi även att staten så långt som möjligt ska undvika specialdestinerade statsbidrag, detta i kontrast till oppositionens statsbidrag, där en stor del är riktade och styrande på något sätt. Till skillnad från oppositionen tror vi på de förtroendevaldas förmåga att prioritera och fatta bra beslut utifrån lokala och regionala förutsättningar.

Alla medborgare har också samma rätt till skola, vård och omsorg. Centerpartiet anser att ett väl fungerande utjämningsystem ska stärka det kommunala självstyret, skapa villkor för en likvärdig och god grundservice i hela landet, ge incitament för både ekonomisk tillväxt och ökad skattekraft samt skapa förutsättningar för utjämning av skillnader i skattekraft. Fram till mars 2011 arbetar en parlamentarisk utredning, som alliansregeringen har tillsatt, med att utvärdera dagens system. Jag ser fram emot en spännande debatt kring detta under våren, där Centerpartiet tycker att utgångspunkten för ett framtida utjämningsystem ska vara att alla kommuninvånare ges möjlighet till en likvärdig, effektiv och god grundservice.

Med detta yrkar jag bifall till förslaget i finansutskottets betänkande.

Anf. 137 ANDERS SELLSTRÖM (KD):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till förslaget i finansutskottets betänkande.

Allteftersom dagarna går ser vi hur färre och färre ställer sig bakom De rödgrönas budgetalternativ som fördes fram före valet och nu i dag är inne i slutfasen för behandling i kammaren.

Först ut på arenan att rejält säga sitt eget budgetförslag var Socialdemokraternas Thomas Östros och därefter Mona Sahlin. I dagarna har vi även fått läsa några väl valda ord av Vänsterns partiledare Lars Ohly. Sammantaget kan konstateras att De rödgröna så snabbt så möjligt vill lämna över sitt budgetalternativ till arkivarierna och därefter infångas av en välbehövlig julleddighet. Jag har själv i och för sig inget emot den senare delen i detta påstående.

Det som vi i dag debatterar under utgiftsområde 25, Allmänna bidrag till kommuner, är vi tämligen överens om hur vi ska hantera. Utfallet av debatten kan bara bli ett eftersom oppositionens förslag i övrigt fallit genom tidigare beslut i kammaren.

Kommunernas ekonomi har, trots finanskrisen, stått sig väl. Överskottet i kommunsektorn 2010 ser ut att hamna på plus 19 miljarder enligt Sveriges Kommuner och Landstings egna beräkningar. Deras prognos för 2011, givet dagens beslut, är ett plus på 7 miljarder.

I dag beslutar vi att för 2011 tillföra kommunerna 88 miljarder i generella statsbidrag inklusive LSS-kostnader och kostnader för organisationer inom det kommunalekonomiska området.

Utöver dessa generella statsbidrag tillförs kommuner och landsting även riktade statsbidrag som uppgår till 53 miljarder för 2011. Det är inte en oansenlig summa pengar det heller.

Företrädare för kommunsektorn vill att så mycket som möjligt av statsbidragen levereras i den generella påsen för att därigenom lokalt kunna påverka användandet i så hög grad som möjligt.

Regeringen å sin sida vill styra och ställa över en del av statsbidragen och lägger därför in olika villkor för att kommunsektorn ska komma i åtnjutande av dessa medel. Så har det sett ut oavsett regering, och så kommer det nog alltid att se ut i varierande grad över tid.

Här tror jag att vi ändå tillsammans behöver fundera mer över balansen mellan styrda och generella statsbidrag. Varje kommun, varje landsting och varje region har sina problem, sina förutsättningar och möjligheter, men de gör också lite olika prioriteringar.

I hur hög grad ska det lokala perspektivet få råda? Det kan man fundera över. Ska det få finnas skillnader i hur respektive kommun använder sina resurser inom de ramar som lagts fast? Ska avgifterna få variera beroende på vilket landsting jag bor i, eller ska alla egenavgifter vara lika? Är det orättvist att avgifterna är olika exempelvis vid ett akutbesök i Norrbotten eller i Skåne? Eller är det så att den lokala demokratins egna prioriteringar ska råda och det därmed ska anses vara ganska rättvist?

Dessa frågor diskuteras ständigt runt om i vårt land. Jag ser fram emot en framtida fördjupad diskussion om vilken principiell hållning allt ska landa i. Det här hänger även intimt ihop med hur vi reglerar användandet av statsbidrag i olika former.

Fru talman! Förslaget i De rödgrönas budgetalternativ har egentligen två huvudspår: att öka anslaget med drygt 6 miljarder mer än regeringen och att värdesäkra statsbidragen under mandatperioden. Summan kan alltid diskuteras men ska som vanligt vägas mot allt annat som en budget innehåller. Ska inriktningen vara på fler i arbete eller på fler i beroende av bidrag? Ytterst är det detta som mest påverkar kommunsektorns ekonomi.

Detta med värdesäkring har alltid varit ett förslag som kommunsektorn drivit. Självklart vill vi väl alla i förväg ha en god koll på vilka intäkter som gäller, naturligtvis även i kommun- och landstingssektorn. Värdesäkringen av statsbidragen skulle i det perspektivet vara en fördel i den enskilda kommunen och i landstingets långsiktiga budgetprocess.

Socialdemokraterna såväl i riksdagen som i regeringsställning har dock, mig veterligt, aldrig tidigare ansett detta vara en hållbar linje. Statens roll som ekonomiskt gummiband i både hög- och lågkonjunktur innebär i praktiken svårigheter att indexera statsbidragen.

Vilket index ska man i så fall använda, och hur skulle effekten av en indexering ha sett ut för kommunsektorn beroende på vilken koppling som gjorts när finanskrisen med full kraft slog till? Jag tror att Thomas Östros och Jennie Nilsson är klokare än så och att de i regeringsställning aldrig skulle föreslå något sådant.

Oavsett det är kommunerna betydligt mer beroende av den egna skattebasens utveckling som i sin tur är kopplad till antalet arbetade timmar –

ju fler arbetade timmar, desto bättre ekonomi i kommunsektorn. En politik för fler i arbete är den bästa draghjälpen för en sund ekonomisk utveckling i kommuner och landsting. Här inhämtas ca 70 procent av kommunernas intäkter. Utfallet av antalet arbetade timmar har med andra ord en betydligt större relativ påverkan på budgetplaneringen för kommunsektorn än vad ett indexerat statsbidrag skulle ha.

Vi ser nu att sysselsättningen stiger och att skatteintäkterna ökar. Fortfarande är det en bit kvar till så kallat normalläge, men det går fortare än vad alla andra bedömare för bara ett år sedan trodde. Utifrån den allmänna ekonomiska utvecklingen har alliansregeringen därför lagt fram en balanserad budget där man ökat den permanenta delen av statsbidragen och även tillfört ett extra tillfälligt stöd för 2011. Men ännu viktigare är kanske att regeringen nu för en politik som påverkar det som mest styr den kommunala ekonomin, nämligen antalet arbetade timmar.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 14 §.)

11 § Statsskuldsräntor m.m.

Föredrogs
finansutskottets betänkande 2010/11:FiU4
Utgiftsområde 26 Statsskuldsräntor m.m. (prop. 2010/11:1 delvis).

Anf. 138 JÖRGEN HELLMAN (S):

Fru talman! Innan vi går på juledighet ska jag säga några få ord om utgiftsområde 26, statsskuldsräntor.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet men vill framföra några synpunkter angående utgiftsområdet.

Finansutskottet har vid flera tillfällen anfört att anslagsberäkningarna bör göras tydligare när de redovisas för riksdagen. Regeringen har ändå inte ändrat sin redovisning i årets budgetproposition. Det är naturligtvis värdefullt att regeringen redovisar motiven för den föreslagna anslagsnivån.

Liksom förra året får riksdagen också i år ta ställning till en historisk information som egentligen talar för en lägre nivå på anslaget än vad regeringen har föreslagit.

Jag har förståelse för att underlaget när beslut snabbt måste fattas ibland kan vara något undermåligt. Men riksdagen ska naturligtvis fatta beslut utifrån ett tydligt beslutsunderlag när vi en gång per år får hit ärendet.

Fru talman! Med dessa ord vill jag önska tredje vice talmannen, åhörarna och ledamöterna en god jul och ett gott nytt år och samtidigt säga att jag hoppas att regeringen i nästa budgetproposition till riksdagen lämnar en fullständig härledning av ramen för statsskuldsräntorna.
(Applåder)

Anf. 139 STAFFAN ANGER (M):

Fru talman! I finansutskottet är vi eniga om att det hade varit bättre om anslaget för riksgäldsprovisionskostnader hade räknats ut utifrån ett aktuellt material i stället för utifrån ett historiskt material. Detta skulle kunna tala för en lägre nivå på anslaget än den som regeringen föreslagit.

Ett enigt utskott menar att det framöver skulle vara värdefullt att, som vi hört här av Jörgen Hellman, få en närmare redovisning av motiven. Vi ser fram emot att regeringen i framtiden lämnar en fullständig härledning av ramen.

Med detta ställer sig Alliansen bakom förslaget om beräkning av anslaget inom utgiftsområde 26.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 14 §.)

12 § Avgiften till Europeiska unionen

*Avgiften till
Europeiska unionen*

Föredrogs

finansutskottets betänkande 2010/11:FiU5

Utgiftsområde 27 Avgiften till Europeiska unionen (prop. 2010/11:1 delvis).

Anf. 140 JONAS ERIKSSON (MP):

Fru talman! Det krävs en mycket tuff klimatpolitik både på nationell och på internationell nivå för att vi ska klara av att begränsa klimatförändringarna och begränsa ökningen av medeltemperaturen på jorden till högst två grader.

I oktober i år presenterade kommissionen sitt meddelande om en översyn av EU:s budget där energi- och klimataspekter föreslås bli införda i forsknings-, sammanhållnings-, jordbruks- och landsbygdspolitiken. Det är ett steg framåt i klimatarbetet. Miljöpartiet anser dock att detta inte är tillräckligt för att i tid uppnå de sänkningar av utsläppen av växthusgaser som krävs för att klara tvågradersmålet.

Även om EU:s budget och verksamhet utifrån kommissionens ambition kommer att innehålla vissa positiva delar befarar vi att stora delar av EU:s budget fortsatt verkar i fel riktning när det gäller klimatarbetet. Miljöpartiet menar att EU:s budgetpengar inte ska gå till verksamheter som förstör klimatet. EU lägger i dag stora resurser på att bygga motorvägar och flygplatser och på att stimulera flygtrafik.

Inte heller EU:s jordbrukspolitik är klimatanpassad. Man har subventioner på kolkraft, och man subventionerar diesel till fiskebåtar därför att dieselpriiset är för högt. Samtidigt håller det på att bli utfiskat i de områden där dessa båtar fiskar.

Vi behöver driva fram en stor översyn av EU:s budget och flytta resurser från det som skadar klimatet till sådant som bidrar till en minskad klimatpåverkan.

Miljöpartiet ser ett behov av att klimatsäkra EU:s budget och anser därför att regeringen bör driva denna fråga i samband med pågående budgetöversyn. Detta har vi motionerat om. Jag yrkar därför bifall till reservationen under punkt 3 i betänkandet.

Anf. 141 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Sverige betalar en årlig avgift om ca 30 miljarder kronor till Europeiska unionen. Beträffande vårt medlemskap är man kritisk när det gäller att Sverige tillsammans med andra länder ska kunna lösa de gränsöverskridande problem som utgör Europas största utmaningar i dag och i framtiden.

En sådan gränsöverskridande utmaning är den miljöförstöring som vi ser runt omkring oss. En andra utmaning är den gränsöverskridande brottsligheten där människohandel och narkotikahandel breder ut sig. En tredje utmaning är att använda EU för att driva på vår omvärld i en mer demokratisk inriktning, inte minst i ljuset av det vi precis har sett ske i Vitryssland.

Genom EU kan vi alltså arbeta för att lösa några av de största problemen EU och vår omvärld står inför. Det finns dock samtidigt anledning att fråga sig vart EU är på väg någonstans. Det finns all anledning att vara kritisk till hur EU:s budget faktiskt fördelas. Därför gläder det mig väldigt mycket att alliansregeringen verkar i en riktning för att reformera och modernisera EU:s utgifter, för omprioriteringar mellan utgiftsrikterna och, minst lika viktigt, för en minskning av den totala utgiftsvolymen.

Vill vi behålla vårt europeiska välstånd, vår välfärd och vår goda levnadsstandard är det dags att fokusera på europeisk utveckling och konkurrenskraft. Här spelar EU en avgörande roll. I stället för jordbrukssubventioner är det dags att vi använder EU för att främja forskning, tillväxt, konkurrens och infrastruktur. Detta är också alldeles avgörande om vi vill uppnå EU:s 2020-strategi. Den svenska regeringen har tydligt aviserat att man vill driva på i denna reformanda, vilket är mycket positivt.

Låt mig lite kort beröra den motion som Miljöpartiet har lagt fram och som också Jonas Eriksson lyfte fram i sitt anförande. Jag instämmer till fullo i vikten av att vi arbetar för hållbarhet och en bättre miljö för oss alla och våra kommande generationer. Detta reformarbete pågår dock redan i dag i EU. Finansutskottet har också flera gånger tidigare, inte bara i direkt samråd med kommissionen utan även med föregående EU-minister Cecilia Malmström, framfört dessa synpunkter. Kommissionen själv har också bekräftat behovet av mer fokus på miljö och klimat.

EU:s 2020-strategi har som mål att verka för en smart, hållbar tillväxt för alla. Mycket av innehållet i denna strategi förhandlades faktiskt fram under det svenska ordförandeskapet, då regeringen aktivt tryckte på för en grönare ekonomi och ett mer hållbart samhälle. Den svenska regeringen och EU arbetar således redan i dag aktivt för att miljö och klimat ska ges högre prioritet.

Fru talman! EU är som sagt en viktig aktör där Sverige har stora möjligheter att tillsammans med andra lösa våra gemensamma problem. Däremot har EU ett stort reformbehov i form av omprioriteringar mellan utgiftsområden och minskad total utgiftsvolym. Mindre jordbrukssub-

ventioner och mer fokus på tillväxt och konkurrenskraft behövs för att upprätthålla europeiskt välstånd och europeisk välfärd.

Det gläder mig mycket att alliansregeringen driver på för att få ett mer slimmat och mer konkurrenskraftigt EU som dessutom värnar om miljön. Därför yrkar jag med gott samvete bifall till förslaget i utskottets betänkande.

(Applåder)

Anf. 142 CARL B HAMILTON (FP):

Fru talman! Det är ansvarsfullt att vara sista talare före denna efterlängtnade votering, så låt mig bli relativt kort.

EU:s budget består till största delen av pengar till jordbruksproduktion och regionalstöd, och man kan ur ett miljöperspektiv säga att den jordbruksproduktion och de produktionstekniker den gemensamma jordbrukspolitiken genererar ofta är mycket problematisk. På denna punkt vill jag ge Miljöpartiet rätt.

Jag menar dock att man ska fokusera på jordbruket. Man ska sätta in kritiken och stöten där om man vill förbättra miljön. Det gäller till exempel skydd av biologisk mångfald. Jag tar biologisk mångfald som ett, tycker jag, bra exempel inte bara för att det är en hjärtefråga för Folkpartiet utan även för att det är en klimatpolitisk buffert i sammanhanget.

Däremot tycker jag att det nu när Miljöpartiet vill ta sig an hela EU:s budget ur miljö- och klimatsynpunkt är ineffektiv politik. Jag tycker att man ska fokusera. Politik är att vilja, sade Olof Palme, men jag skulle vilja säga att politik snarare är att vilja prioritera. Då tror jag att man ska prioritera det stora problemet, nämligen jordbruket och jordbruksproduktionen.

Det är väl dokumenterat att EU:s jordbrukspolitik gynnar en intensiv produktion med hög mekanisering och mycket användning av konstgödsel. Det är bekämpningsmedel och minimala oanvända kringområden. Allt detta motverkar biologisk mångfald men har också miljönackdelar.

Knäckfrågan är: Hur ska bönder tjäna tillräckligt väl om de skulle vilja övergå till mer lågproduktiva produktionsmetoder som gynnar biologisk mångfald? Ska vi kräva att dessa miljövänliga bönder lever på en lägre inkomst än andra? Nej, det är knappast en framkomlig väg.

Vill vi ha biologisk mångfald och andra miljövänliga och klimatsmarta inslag i jordbruksproduktionen måste vi betala för detta. Vi måste se det som ett allmänintresse att vara lågproduktiv i jordbruksproduktionen och ge stöd till biologisk mångfald över EU-budgeten. Det är metoden för att fokusera på jordbruket i EU-budgeten: att betrakta biologisk mångfald som ett allmänintresse vi ska betala för. Låt oss alltså inte fokusera på hela EU:s budget utan på jordbruksdelen.

I tillägg till det Jessica Rosencrantz räknade upp av vad man får ut för budgeten tycker jag att det i denna tid också är viktigt att påpeka att det finns ett väldigt omfattande samarbete av delvis överstatlig karaktär mot terrorism. Det har inte uppmärksammats i den diskussion vi har haft i Sverige, men det kan vara väl värt att ta fram dessa papper inför fortsatta ansträngningar på detta område.

Med detta vill jag önska inte bara talmannen utan också alla ledamöter god jul och välkomna ledamöterna till kammaren för att votera om statsbudgeten.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 14 §.)

13 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 20 december

NU2 Utgiftsområde 19 Regional tillväxt

Punkt 1 (Den regionala tillväxtpolitikens inriktning)

1. utskottet

2. res. 1 (S, MP)

3. res. 2 (V)

Förberedande votering:

119 för res. 1

17 för res. 2

177 avstod

36 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Caroline Szyber (KD) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Huvudvotering:

178 för utskottet

123 för res. 1

17 avstod

31 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 M, 20 FP, 21 C, 20 SD, 18 KD

För res. 1: 101 S, 22 MP

Avstod: 17 V

Frånvarande: 11 S, 8 M, 3 MP, 4 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Punkt 2 (EU:s strukturfonder)

1. utskottet

2. res. 3 (S, V)

Votering:

201 för utskottet

117 för res. 3

31 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 M, 22 MP, 21 FP, 21 C, 20 SD, 18 KD

För res. 3: 100 S, 17 V

Frånvarande: 12 S, 8 M, 3 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Punkt 4 (Kommersiell och offentlig service på landsbygden)
Propositioner ställdes först beträffande utskottets förslag till beslut och därefter i fråga om motiveringen.

Förslag till beslut:

1. utskottet
2. res. 5 (V)

Votering:

267 för utskottet

18 för res. 5

32 avstod

32 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag till beslut.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 67 S, 99 M, 21 MP, 21 FP, 21 C, 20 SD, 18 KD

För res. 5: 1 S, 17 V

Avstod: 31 S, 1 MP

Frånvarande: 13 S, 8 M, 3 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Eva-Lena Jansson (S) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Motiveringen:

Godkännande av

1. utskottets motivering
2. motiveringen i res. 6 (S)

Votering:

201 för utskottet

102 för res. 6

17 avstod

29 frånvarande

Kammaren godkände utskottets motivering.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 M, 22 MP, 21 FP, 21 C, 20 SD, 18 KD

För res. 6: 101 S, 1 MP

Avstod: 17 V

Frånvarande: 11 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Punkt 5 (Stöd till biogaspumpar)

1. utskottet
2. res. 7 (S, MP, V)

Votering:

178 för utskottet

141 för res. 7

30 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 21 FP, 21 C, 20 SD, 18 KD

För res. 7: 101 S, 23 MP, 17 V

Frånvarande: 11 S, 9 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU3 Betyg från årskurs 6 i grundskolan m.m.

Punkt 1 (Betyg från årskurs 6)

1. utskottet
2. res. 1 (S, MP, V)

Votering:

180 för utskottet

139 för res. 1

30 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 99 M, 21 FP, 21 C, 20 SD, 18 KD

För res. 1: 99 S, 23 MP, 17 V

Frånvarande: 12 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Håkan Bergman (S) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Punkt 2 (Sammanfattande betyg)

1. utskottet
2. res. 3 (SD)

Votering:

299 för utskottet

20 för res. 3

1 avstod

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 100 S, 99 M, 23 MP, 21 FP, 21 C, 17 V, 18 KD

För res. 3: 20 SD

Avstod: 1 S

Frånvarande: 11 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Punkt 3 (Nationella kunskapskrav)

1. utskottet
2. res. 4 (MP, SD, V)

Votering:

258 för utskottet

62 för res. 4

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 S, 99 M, 21 FP, 21 C, 18 KD

För res. 4: 2 S, 23 MP, 20 SD, 17 V

Frånvarande: 11 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Punkt 4 (Skriftliga omdömen)

1. utskottet
2. res. 5 (S, MP, V)

Votering:

181 för utskottet

139 för res. 5

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 2 S, 99 M, 21 FP, 21 C, 20 SD, 18 KD

För res. 5: 99 S, 23 MP, 17 V

Frånvarande: 11 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Punkt 5 (Omprövning av betyg)

1. utskottet
2. res. 6 (S, MP, V)

Votering:

178 för utskottet

141 för res. 6

30 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 M, 21 FP, 20 C, 20 SD, 18 KD

För res. 6: 101 S, 23 MP, 17 V

Frånvarande: 11 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 3 C, 2 V, 1 KD

Punkt 6

Kammaren biföll utskottets förslag.

14 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Punkt 1 (Politikens inriktning)

1. utskottet
2. res. 1 (S, MP, V)

Votering:

178 för utskottet

141 för res. 1

30 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 M, 21 FP, 21 C, 20 SD, 17 KD

För res. 1: 101 S, 23 MP, 17 V

Frånvarande: 11 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 2 KD

Punkt 7 (Avgiftssättningen på Öresundsbron)

1. utskottet
2. res. 2 (S, MP, V)

Votering:

159 för utskottet

160 för res. 2

30 frånvarande

Kammaren biföll res. 2.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 M, 21 FP, 21 C, 18 KD

För res. 2: 100 S, 23 MP, 20 SD, 17 V

Frånvarande: 12 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Eva-Lena Jansson (S) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats som frånvarande.

Punkt 8 (Ny fast förbindelse över Öresund)

1. utskottet

2. res. 3 (S)

Votering:

213 för utskottet

104 för res. 3

1 avstod

31 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 99 M, 22 MP, 21 FP, 21 C, 19 SD, 14 V, 17 KD

För res. 3: 101 S, 3 V

Avstod: 1 MP

Frånvarande: 11 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 1 SD, 2 V, 2 KD

Punkt 10 (Höghastighetsbanor)

1. utskottet

2. res. 4 (S, MP, V)

Votering:

181 för utskottet

138 för res. 4

30 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 2 S, 99 M, 21 FP, 21 C, 20 SD, 18 KD

För res. 4: 98 S, 23 MP, 17 V

Frånvarande: 12 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Tomas Eneroth (S) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Punkt 11 (Förbifart Stockholm)

1. utskottet

2. res. 5 (MP, V)

Votering:

280 för utskottet

40 för res. 5

29 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 101 S, 99 M, 21 FP, 21 C, 20 SD, 18 KD

För res. 5: 23 MP, 17 V

Frånvarande: 11 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Punkt 12 (Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m.)

1. utskottet

2. res. 7 (V)

Votering:

272 för utskottet

39 för res. 7

8 avstod

30 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 99 M, 1 MP, 21 FP, 21 C, 20 SD, 18 KD

För res. 7: 2 S, 20 MP, 17 V

Avstod: 6 S, 2 MP

Frånvarande: 12 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 2 V, 1 KD

Fredrik Lundh Sammeli (S) anmälde att han avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU2 Utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU3 Utgiftsområde 25 Allmänna bidrag till kommuner

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU4 Utgiftsområde 26 Statsskuldsräntor m.m.

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU5 Utgiftsområde 27 Avgiften till Europeiska unionen

Punkt 3 (Klimatsäkring av EU-budgeten)

1. utskottet

2. res. (MP)

Votering:

295 för utskottet

24 för res.

30 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Prot. 2010/11:39
21 december

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 101 S, 99 M, 21 FP, 21 C, 20 SD, 15 V, 18 KD
För res.: 23 MP, 1 V
Frånvarande: 11 S, 8 M, 2 MP, 3 FP, 2 C, 3 V, 1 KD

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.21 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.32 för att finansutskottet skulle beredas möjlighet att sammanträda.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.34.

15 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades

Proposition

2010/11:44 Vissa ändringar i läkemedelslagen

Skrivelse

2010/11:66 Hemlig teleavlyssning, hemlig teleövervakning och hemlig kameraövervakning vid förundersökning i brottmål under år 2009

Finansutskottets betänkande

2010/11:FiU10 Statsbudget för 2011

16 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 21 december

2010/11:128 Jobben i Sandarne

av *Raimo Pärssinen* (S)

till närings- och energiminister *Maud Olofsson* (C)

2010/11:129 Rekryteringsproblem och kompetensbrist

av *Ylva Johansson* (S)

till arbetsmarknadsminister *Hillevi Engström* (M)

2010/11:130 Obligatorisk privatisering av äldreomsorg i kommunerna

av *Peter Persson* (S)
till statsrådet *Maria Larsson* (KD)

Prot. 2010/11:39
21 december

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 18 januari 2011.

17 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 21 december

2010/11:197 De som drabbats av Östersunds kontaminerade vatten

av *Jens Holm* (V)
till socialminister *Göran Hägglund* (KD)

2010/11:198 Kvalitetskrav inom pedagogisk omsorg

av *Håkan Bergman* (S)
till statsrådet *Nyamko Sabuni* (FP)

2010/11:199 Vattenfalls satsning på ny kolkraft

av *Jens Holm* (V)
till närings- och energiminister *Maud Olofsson* (C)

2010/11:200 Excellensprogrammets konsekvenser för kvinnor som forskar

av *Amineh Kakabaveh* (V)
till utbildningsminister *Jan Björklund* (FP)

2010/11:201 Åtgärder baserade på folkhälsopolitisk rapport

av *Gunvor G Ericson* (MP)
till statsrådet *Maria Larsson* (KD)

2010/11:202 Insattider för Kustbevakningen

av *Åsa Lindestam* (S)
till försvarsminister *Sten Tolgfors* (M)

2010/11:203 Laxhjälp på nätet i Nynäshamn

av *Carina Moberg* (S)
till utbildningsminister *Jan Björklund* (FP)

2010/11:204 Sveriges utvisning av irakier

av *Björn von Sydow* (S)
till statsrådet *Tobias Billström* (M)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 18 januari 2011.

18 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 20 december

2010/11:173 Ekonomi och föräldrasamarbete vid särlevnad
av *Maria Lundqvist-Brömster* (FP)
till statsrådet Ulf Kristersson (M)

den 21 december

2010/11:177 Resor över länsgräns med SJ:s årskort
av *Johan Andersson* (S)
till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 18 januari 2011.

19 § Kammaren åtskildes kl. 16.35.

Förhandlingarna leddes
av förste vice talmannen från sammanträdets början till och med 6 §
anf. 31 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 12.56,
av förste vice talmannen därefter till och med 10 § anf. 125 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 16.21 och
av talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

KATHRIN FLOSSING

/Eva-Lena Ekman

| | |
|--|----------|
| 1 § Justering av protokoll..... | 1 |
| 2 § Anmälan om kompletteringsval till trafikutskottet | 1 |
| 3 § Ledighet | 1 |
| 4 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation | 2 |
| 5 § Hänvisning av ärenden till utskott | 2 |
| 6 § Kommunikationer..... | 2 |
| Trafikutskottets betänkande 2010/11:TU1 | 2 |
| Anf. 1 LOTTA FINSTORP (M)..... | 2 |
| Anf. 2 ANDERS YGEMAN (S)..... | 3 |
| Anf. 3 STINA BERGSTRÖM (MP) | 6 |
| Anf. 4 SIV HOLMA (V) | 8 |
| Anf. 5 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) | 11 |
| Anf. 6 ANDERS YGEMAN (S) replik | 14 |
| Anf. 7 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) replik | 14 |
| Anf. 8 ANDERS YGEMAN (S) replik | 15 |
| Anf. 9 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) replik | 15 |
| Anf. 10 STINA BERGSTRÖM (MP) replik | 16 |
| Anf. 11 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) replik | 16 |
| Anf. 12 STINA BERGSTRÖM (MP) replik | 17 |
| Anf. 13 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) replik | 17 |
| Anf. 14 SIV HOLMA (V) replik | 18 |
| Anf. 15 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) replik | 18 |
| Anf. 16 SIV HOLMA (V) replik | 19 |
| Anf. 17 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M) replik | 19 |
| Anf. 18 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) | 20 |
| Anf. 19 ANDERS YGEMAN (S) replik | 24 |
| Anf. 20 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik | 24 |
| Anf. 21 ANDERS YGEMAN (S) replik | 24 |
| Anf. 22 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik | 25 |
| Anf. 23 STINA BERGSTRÖM (MP) replik | 25 |
| Anf. 24 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik | 25 |
| Anf. 25 STINA BERGSTRÖM (MP) replik | 26 |
| Anf. 26 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik | 26 |
| Anf. 27 SIV HOLMA (V) replik | 27 |
| Anf. 28 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik | 27 |
| Anf. 29 SIV HOLMA (V) replik | 28 |
| Anf. 30 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik | 28 |
| Anf. 31 LARS TYSKLIND (FP)..... | 28 |

| | | |
|---------|---|-----------|
| Anf. 32 | ANDERS YGEMAN (S) replik | 31 |
| Anf. 33 | LARS TYSKLIND (FP) replik | 31 |
| Anf. 34 | ANDERS YGEMAN (S) replik | 32 |
| Anf. 35 | LARS TYSKLIND (FP) replik | 32 |
| Anf. 36 | ANDERS ÅKESSON (C) | 32 |
| Anf. 37 | STINA BERGSTRÖM (MP) replik | 35 |
| Anf. 38 | ANDERS ÅKESSON (C) replik | 35 |
| Anf. 39 | STINA BERGSTRÖM (MP) replik | 36 |
| Anf. 40 | ANDERS ÅKESSON (C) replik | 36 |
| Anf. 41 | SIV HOLMA (V) replik | 37 |
| Anf. 42 | ANDERS ÅKESSON (C) replik | 37 |
| Anf. 43 | SIV HOLMA (V) replik | 38 |
| Anf. 44 | ANDERS ÅKESSON (C) replik | 38 |
| Anf. 45 | TONY WIKLANDER (SD) | 39 |
| Anf. 46 | ANDERS YGEMAN (S) replik | 40 |
| Anf. 47 | TONY WIKLANDER (SD) replik | 40 |
| Anf. 48 | ANDERS YGEMAN (S) replik | 40 |
| Anf. 49 | TONY WIKLANDER (SD) replik | 40 |
| Anf. 50 | JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik | 41 |
| Anf. 51 | TONY WIKLANDER (SD) replik | 41 |
| Anf. 52 | JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik | 42 |
| Anf. 53 | TONY WIKLANDER (SD) replik | 42 |
| Anf. 54 | ANNELIE ENOCHSON (KD) | 42 |
| Anf. 55 | ANDERS YGEMAN (S) replik | 45 |
| Anf. 56 | ANNELIE ENOCHSON (KD) replik | 45 |
| Anf. 57 | ANDERS YGEMAN (S) replik | 45 |
| Anf. 58 | ANNELIE ENOCHSON (KD) replik | 46 |
| Anf. 59 | Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C) | 46 |
| Anf. 60 | ANDERS YGEMAN (S) replik | 49 |
| Anf. 61 | Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C) replik | 49 |
| Anf. 62 | ANDERS YGEMAN (S) replik | 50 |
| Anf. 63 | Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C) replik | 50 |
| Anf. 64 | LEIF JAKOBSSON (S) | 50 |
| Anf. 65 | LARS TYSKLIND (FP) replik | 52 |
| Anf. 66 | LEIF JAKOBSSON (S) replik | 52 |
| Anf. 67 | LARS TYSKLIND (FP) replik | 53 |
| Anf. 68 | LEIF JAKOBSSON (S) replik | 53 |
| Anf. 69 | ANNIKA LILLEMETS (MP) | 53 |
| Anf. 70 | JONAS SJÖSTEDT (V) | 56 |
| | (forts. 8 §) | 58 |
| | Ajournering | 58 |
| | Återupptagna förhandlingar | 58 |
| | 7 § Information från regeringen om Europeiska rådets möte den 16 och 17 december | 58 |
| Anf. 71 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 58 |
| Anf. 72 | MARIE GRANLUND (S) | 60 |
| Anf. 73 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 60 |
| Anf. 74 | MARIE GRANLUND (S) | 61 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| Anf. 75 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 61 |
| Anf. 76 | GUSTAV FRIDOLIN (MP) | 61 |
| Anf. 77 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 62 |
| Anf. 78 | GUSTAV FRIDOLIN (MP) | 62 |
| Anf. 79 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 63 |
| Anf. 80 | MARGARETA SANDSTEDT (SD) | 63 |
| Anf. 81 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 64 |
| Anf. 82 | MARGARETA SANDSTEDT (SD) | 64 |
| Anf. 83 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 64 |
| Anf. 84 | JONAS SJÖSTEDT (V) | 65 |
| Anf. 85 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 65 |
| Anf. 86 | JONAS SJÖSTEDT (V) | 66 |
| Anf. 87 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 66 |
| Anf. 88 | SUSANNA HABY (M) | 66 |
| Anf. 89 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 67 |
| Anf. 90 | FREDRICK FEDERLEY (C) | 67 |
| Anf. 91 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 68 |
| Anf. 92 | FREDRICK FEDERLEY (C) | 68 |
| Anf. 93 | DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (KD) | 69 |
| Anf. 94 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 69 |
| Anf. 95 | DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (KD) | 69 |
| Anf. 96 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 69 |
| Anf. 97 | CARL B HAMILTON (FP) | 70 |
| Anf. 98 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 70 |
| Anf. 99 | CARL B HAMILTON (FP) | 70 |
| Anf. 100 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 71 |
| Anf. 101 | CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S) | 71 |
| Anf. 102 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 71 |
| Anf. 103 | CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S) | 72 |
| Anf. 104 | JONAS ERIKSSON (MP) | 72 |
| Anf. 105 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 72 |
| Anf. 106 | JONAS ERIKSSON (MP) | 72 |
| Anf. 107 | MARTA OBMINSKA (M) | 73 |
| Anf. 108 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 73 |
| Anf. 109 | KARL SIGFRID (M) | 73 |
| Anf. 110 | Statsminister FREDRIK REINFELDT (M) | 73 |
| Anf. 111 | KARL SIGFRID (M) | 73 |
| 8 § | (forts. från 6 §) Kommunikationer (forts. TU1) | 74 |
| Anf. 112 | ÅSA ROMSON (MP) | 74 |
| Anf. 113 | TINA EHN (MP) | 76 |
| Anf. 114 | EDWARD RIEDL (M) | 78 |
| Anf. 115 | LEIF JAKOBSSON (S) replik | 79 |
| Anf. 116 | EDWARD RIEDL (M) replik | 79 |
| Anf. 117 | LEIF JAKOBSSON (S) replik | 80 |
| Anf. 118 | EDWARD RIEDL (M) replik | 81 |
| Anf. 119 | ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (M) | 81 |
| Anf. 120 | JAN LINDHOLM (MP) | 82 |
| Anf. 121 | KRISTER ÖRNFJÄDER (S) | 83 |
| | (Beslut fattades under 14 §.) | 83 |

| | |
|---|------------|
| 9 § Samhällsekonomi och finansförvaltning..... | 84 |
| Finansutskottets betänkande 2010/11:FiU2 | 84 |
| (Beslut fattades under 14 §.) | 84 |
| 10 § Allmänna bidrag till kommuner | 84 |
| Finansutskottets betänkande 2010/11:FiU3 | 84 |
| Anf. 122 JENNIE NILSSON (S) | 84 |
| Anf. 123 JONAS ERIKSSON (MP) | 86 |
| Anf. 124 JOHNNY SKALIN (SD) | 88 |
| Anf. 125 ULLA ANDERSSON (V)..... | 89 |
| Anf. 126 GÖRAN PETTERSSON (M) | 91 |
| Anf. 127 ULLA ANDERSSON (V) replik | 93 |
| Anf. 128 GÖRAN PETTERSSON (M) replik | 93 |
| Anf. 129 ULLA ANDERSSON (V) replik | 94 |
| Anf. 130 GÖRAN PETTERSSON (M) replik | 95 |
| Anf. 131 JENNIE NILSSON (S) replik | 95 |
| Anf. 132 GÖRAN PETTERSSON (M) replik | 96 |
| Anf. 133 JENNIE NILSSON (S) replik | 96 |
| Anf. 134 GÖRAN PETTERSSON (M) replik | 97 |
| Anf. 135 GUNNAR ANDRÉN (FP)..... | 97 |
| Anf. 136 ANNIE JOHANSSON (C)..... | 98 |
| Anf. 137 ANDERS SELLSTRÖM (KD)..... | 100 |
| (Beslut fattades under 14 §.) | 102 |
| 11 § Statsskuldräntor m.m. | 102 |
| Finansutskottets betänkande 2010/11:FiU4 | 102 |
| Anf. 138 JÖRGEN HELLMAN (S)..... | 102 |
| Anf. 139 STAFFAN ANGER (M)..... | 103 |
| (Beslut fattades under 14 §.) | 103 |
| 12 § Avgiften till Europeiska unionen..... | 103 |
| Finansutskottets betänkande 2010/11:FiU5 | 103 |
| Anf. 140 JONAS ERIKSSON (MP) | 103 |
| Anf. 141 JESSICA ROSENCRANTZ (M) | 104 |
| Anf. 142 CARL B HAMILTON (FP)..... | 105 |
| (Beslut fattades under 14 §.) | 106 |
| 13 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 20 december | 106 |
| NU2 Utgiftsområde 19 Regional tillväxt | 106 |
| UbU2 Utgiftsområde 15 Studiestöd | 108 |
| UbU3 Betyg från årskurs 6 i grundskolan m.m. | 108 |
| 14 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde..... | 109 |
| TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer | 109 |
| FiU2 Utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning | 111 |
| FiU3 Utgiftsområde 25 Allmänna bidrag till kommuner | 111 |
| FiU4 Utgiftsområde 26 Statsskuldräntor m.m. | 111 |
| FiU5 Utgiftsområde 27 Avgiften till Europeiska unionen | 111 |
| Ajournering..... | 112 |
| Återupptagna förhandlingar | 112 |
| 15 § Bordläggning..... | 112 |

| | | |
|--|------------|------------------|
| 16 § Anmälan om interpellationer..... | 112 | Prot. 2010/11:39 |
| 17 § Anmälan om frågor för skriftliga svar..... | 113 | 21 december |
| 18 § Anmälan om skriftliga svar på frågor..... | 114 | <hr/> |
| 19 § Kammaren åtskildes kl. 16.35..... | 114 | |

Tryck: Elanders, Vällingby 2011