



Regeringskansliet

Debattartikel från Miljödepartementet, Näringsdepartementet,
Utrikesdepartementet

Världen måste öka takten för att rädda haven

Publicerad 05 juni 2017

Debattartikel i Svenska Dagbladet den 5 juni 2017 av Isabella Lövin, minister för internationellt utvecklingssamarbete och klimat, Sven Erik Bucht, landsbygdsminister, Karolina Skog, miljöminister, och Anna Johansson, infrastrukturminister.

På måndagen invigs FN:s havskonferens, The Ocean Conference, som Sverige tillsammans med Fiji och små önationer tagit initiativ till. Det är det största möte världen någonsin hållit för haven och det kommer i en tid då det krävs en global kraftsamling för att bryta den negativa utveckling vi ser i världshaven. Från svensk sida kommer vi att göra vårt yttersta för att samla världen kring konkreta åtgärder för haven. I en tid när USA väljer att isolera sig från Parisavtalet är det än viktigare att andra länder samlas och tar ledarskap för att klara utmaningarna som vi endast kan lösa gemensamt.

Situationen för haven är kritisk. 30 procent av de globala fiskebestånden är överfiskade och 60 procent är fullt utnyttjade. Att haven fylls med plast och annat skräp är ett snabbt växande problem. Försurning och uppvärmning av havet till följd av klimatförändringarna riskerar att allvarligt skada hela ekosystemen. Samtidigt saknas det i dag tillräckligt med kunskap för att helt kunna greppa konsekvenserna av de påfrestningar som haven nu utsätts för.

Utvecklingen påverkar oss alla, men allra hårdast drabbas många av världens minst utvecklade länder och små önationer. För dem är det en direkt fråga om överlevnad då de riskerar att hamna under havsytan. Vi ser även allt tydligare spår här hemma av förstörelsen. En av de hårdast drabbade kusterna i Europa är vår svenska Bohuskust, där 8 000 kubikmeter

plast flyter i land årligen.

För knappt två år sedan antog FN:s samtliga medlemsländer den historiska resolutionen Agenda 2030, med de 17 globala målen för hållbar utveckling. Agenda 2030 vilar på insikten om att vi inte längre kan ha en ekonomisk utveckling som sker på bekostnad av miljön. Fattigdomsbekämpning måste gå hand i hand med klimatåtgärder och hållbar användning av naturresurser.

Världens arbete med de 17 globala målen har generellt sett gått framåt, men för mål 14, som handlar om levande och friska hav och marina resurser, är trenden tyvärr den motsatta. Nu tar Sverige tillsammans med Fiji ledarskap i det globala havsarbetet. Havskonferensen blir en plattform för kunskapsutbyte och en möjlighet till handling i form av nya partnerskap och innovation. Vi förväntar oss ett stort deltagande från FN:s samtliga medlemsländer men också från näringsliv, civila samhället, forskarsamhället och regionala och lokala samarbeten. Vi förväntar oss även ett stort antal frivilliga åtaganden som dessa aktörer kommer att lova att genomföra. Det är dags att ta fram att-göra-listan för att rädda världshaven.

Inför och under konferensen annonserar regeringen drygt 20 svenska åtaganden som ska bidra till en hållbar utveckling för haven. Sverige fokuserar särskilt på tre områden:

1. Marint skräp. För att komma till rätta med problemet med nedskräpning i haven behövs nya miljösmarta material, mindre avfall och större kapacitet för att samla in det skräp som hamnat i haven.

Regeringen:

- vill öka det statliga stödet till strandstädning och ge ökade resurser till kommunernas arbete med att förhindra att mikroplaster sprids till vattendrag och hav.
- förbereder ett nationellt förbud mot mikroplaster i kosmetiska produkter som sköljs av, och uppmanar länderna runt Östersjön och Nordsjön att göra detsamma.
- satsar på innovation och utveckling av nya hållbara material och plaster.
- har beslutat om en ny förordning om plastbärkassar som gör att dagligvaruhandeln måste informera om kassarnas miljöpåverkan och fördelarna med en minskad förbrukning.

2. Ökad kunskap om klimatförändringarnas påverkan på haven samt stärkt anpassningsförmåga. Det är avgörande för den biologiska

mångfalden i havet att klimatförändringarna hejdas och att ekosystemen värnas. Den viktigaste åtgärden är att minska utsläppen av växthusgaser. Men det kommer också behövas mer kunskap om de nya påfrestningar som klimatförändringarna innebär.

Regeringen:

- har satt upp som mål att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045.
- inrättar fler marina skyddade områden och stärker arbetet med kunskapsinhämtning och forskning. Andelen marint skyddade områden har bara det senaste året ökat från 7 procent till omkring 14 procent.
- ökar stödet för att rädda korallreven och minska försurningen av haven liksom stödet till utvecklingsländer för att lokala kustsamhällen ska stå bättre rustade mot effekterna av klimatförändringarna.

3. En hållbar blå ekonomi. Att utgå från ett ekologiskt hållbart resursutnyttjande skapar utveckling och möjligheter för näringar som fiske, sjöfart, maritim industri, vattenbruk och havsbaserad energi.

Regeringen:

- vill stärka den svenska kvalitetssjöfarten. Regeringen satsar på att främja en överflyttning av långväga gods från väg till järnväg och sjöfart.
- genomför just nu den maritima strategin som berör områden som friskt och säkert hav, internationellt samarbete samt förutsättningarna för de maritima näringarna.
- driver på arbetet i FN:s sjöfartsorganisation IMO där en rad positiva åtgärder nyligen har beslutats för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.
- ökar stödet till utvecklingsländer för att motverka olagligt, orapporterat och oreglerat fiske.

Globalt samarbete är avgörande för att vända den negativa utveckling som vi sett för haven de senaste åren. Regeringen ger nu Sida i uppdrag att ta fram en ny global strategi för klimat, miljö och hav mellan 2018 och 2022 som totalt omfattar mellan 4,5 och 7 miljarder kronor.

Friska och levande hav är en förutsättning för vår överlevnad och vår välfärd. Därför måste vi öka takten i det globala havsarbetet. Vi fyra ska göra allt vi kan för att konferensen ska bli det startskott som behövs för att rädda världens hav.

Isabella Lövin

Minister för internationellt utvecklingssamarbete och klimat

Sven Erik Bucht

Landsbygdsminister

Karolina Skog

Miljöminister

Anna Johansson

Infrastrukturminister



Debattartikel från Miljödepartementet, Näringsdepartementet

Ministrar: Nu öppnar vi för tyngre lastbilar

Publicerad 05 oktober 2016 Uppdaterad 05 oktober 2016

Debattartikel, Svenska Dagbladet, 3 oktober 2016 Det gods som behöver gå på väg ska transporteras så klimatsmart som möjligt och utan andra negativa effekter på samhällsekonomin. Därför beslutar nu regeringen om en lagrådsremiss som kommer möjliggöra trafik med 74-tons lastbilar på delar av vägnätet, skriver ministrarna Anna Johansson och Karolina Skog.

Den svenska modellen skapar förutsättningar för en god ekonomisk utveckling. Sveriges ekonomi går betydligt bättre än genomsnittet i EU. Det gör att allt fler kommer i arbete och kan känna trygghet och framtidstro.

Effektiva och klimatsmarta transporter är en viktig del i regeringens samhällsbygge. Därför har regeringen kraftigt ökat anslaget till järnvägsunderhåll med över 1,3 miljarder kronor årligen. Vi har i höstens budget aviserat ännu större ökningar framöver.

Vår ambition är att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart. Vi jobbar med en rad åtgärder för att åstadkomma detta. En vägslitageskatt för tunga lastbilar som även omfattar utländska åkare ska införas. Trafik med längre godståg har redan startat. Regeringen har även avsatt resurser för att införa en miljökompensation för godstransport på järnväg. I den kommande godspropositionen kommer vi även att lägga fram ytterligare förslag för att stärka godstrafik på järnväg.

Det gods som behöver gå på väg ska också transporteras så klimatsmart som

möjligt och utan andra negativa effekter på samhällsekonomin. Därför beslutar nu regeringen om en lagrådsremiss som kommer möjliggöra trafik med 74-tons lastbilar på delar av vägnätet där transporter med järnväg eller sjöfart ändå inte är möjligt.

I dag är högsta tillåtna totalvikt för tunga lastbilar 64 ton. Trafiken med 74-tonslastbilar väntas kunna starta i mars 2017.

De nya 74-tonslastbilarna kommer främst användas för transport av skogsprodukter och stärker därmed jobben i den svenska skogsindustrin. Det handlar både om virke ut ur skogen och restprodukter som används som biobränsle. Tyngre lastbilar innebär att färre lastbilar behövs för transportarbetet – det innebär en effektivisering av transportererna. I princip alla 74-tons lastbilar kommer att vara helt nya och har därmed möjlighet att köra på biobränslet HVO. De klarar dessutom EU:s senaste miljökrav, Euro 6. Att helt nya lastbilar används gynnar även trafiksäkerheten.

Regeringen bedriver ett aktivt arbete för att få ordning och reda på vägarna. Det är utsläppen från lastbilarna som ska minska. Inte förarnas löner. I budgetpropositionen för 2017 satsar regeringen 25 miljoner kronor per år fram till och med 2020 för att förstärka Polisens resurser för att kunna öka och förbättra kontrollerna av lastbilstrafiken. Det gynnar de åkerier som följer lagar och regler. Tillsammans med införandet av 74-tons lastbilar stärker det konkurrenskraften hos svenska åkerier och försvårar prisdumpning av lastbilstransporter.

Svensk sjöfart kommer att få samma förmånliga skatteregler som de flesta andra sjöfartsländer i EU har. En så kallad tonnageskatt införs. Det stärker den svenska sjöfarten och ger möjlighet till fler svenskflaggade fartyg och därmed fler jobb. Regeringen har även gett Sjöfartsverket i uppdrag att titta på hur kust- och inlandssjöfart kan stärkas i Sverige. Tillsammans med ett aktivt arbete i EU och FN för nya klimat- och miljökrav på sjöfarten kan detta starkt bidra till mer hållbara godstransporter i Sverige.

Såväl väg, järnväg som sjöfart behövs för godstransporter i Sverige och till våra exportmarknader. Regeringens målsättning är att än mer gods ska gå med järnväg och sjöfart. Lastbilstrafiken i Sverige ska ske med schysta arbetsvillkor och lägre utsläpp. Ett ansvarfullt införande av 74-tons lastbilar på delar av vägnätet är ytterligare ett steg i det arbetet.

Anna Johansson, infrastrukturminister
Karolina Skog, miljöminister



Debattartikel från Näringsdepartementet

Missvisande om tågens sänkta hastigheter

Publicerad 15 september 2016 Uppdaterad 15 september 2016

Debattartikel i Dagens Samhälle den 14 september 2016. Replik. Åren av eftersatt underhåll av järnvägen kommer att ta tid att åtgärda, men det är en högt prioriterad fråga för regeringen. De mediala uppgifterna om behovet av att sänka hastigheter på allt fler sträckor är dessutom missvisande.

Naturskyddsföreningens Johanna Sandahl och Per Bondemark från Näringslivets Transportråd skriver i inlägget "Järnvägens ras – försvårar grön omställning" om hur bristande underhåll sänker tågens möjligheter att konkurrera med andra transportalternativ vilket försvårar omställningen till hållbara transporter. Jag kan inte vara mer enig med debattörerna om vikten av ett välfungerande järnvägssystem. Det är också bakgrunden till regeringens kraftfulla förstärkning av järnvägsunderhållet. Med förstärkta resurser kan utvecklingen vända och fler tåg komma och gå i tid.

Låt mig först betona att de mediala uppgifter som cirkulerat om behovet av hastighetsnedsättningar på allt fler sträckor lätt blir missvisande. Ökningen beror på att Trafikverket numer inte bara beskriver faktiska och beslutade nedsättningar, utan också sträckor där det kan finnas risk för sänkt hastighet på grund av anläggningens tillstånd. Detta görs i samverkan med branschen som efterlyst en process där Trafikverket tillsammans med dem arbetar med risker och hanterar dessa tillsammans. Det är alltså ett nytt arbetssätt som syftar till att tydliggöra vilka förutsättningar som råder för ansökan om tåglägen och för att kunna hantera avvikelser i ett tidigt skede.

Åratal av eftersatt underhåll kommer ta tid att komma tillrätta med men med bra kunskap om anläggningens tillstånd blir det lättare att prioritera

resurserna rätt och att planera för de nödvändiga avstängningar som krävs vid vissa arbeten i spåret.

Regeringen prioriterar järnvägen högt. Därför har vi ökat det årliga anslaget till järnvägsunderhåll med hela 1,34 miljarder. Utöver det aviserade vi nyligen ytterligare en satsning om 200 miljoner 2017 på kapacitetshöjande åtgärder. Med anledning av kommande infrastrukturproposition gör regeringen i budgetpropositionen 2017 även en preliminär bedömning kring behovet av resurser till järnvägsunderhåll för åren 2019-2020 och avsätter därför ytterligare 5,9 miljarder till järnvägsunderhåll. Det gör vi för att vi vet att inte räcker med fina ord. Vallöftet om fler tåg i tid ska infrias och då måste dessa kraftiga resurser skjutas till.

Anna Johansson, infrastrukturminister.



Debattartikel från Finansdepartementet, Näringsdepartementet

Nu slipper Backaborna trängselskatten

Publicerad 19 maj 2016 Uppdaterad 19 maj 2016

Infrastrukturminister Anna Johansson och finansminister Magdalena Andersson, debattartikel, Göteborgs- Posten, 19 maj 2016.

I dag presenterar regeringen sitt förslag till Backaundantag i trängselskatten. Trängselskattens utformning skapar problem för boende och verksamma i Backaområdet. Regeringens förslag innebär att de som bor och bedriver företag i Backa, samt de som hälsar på och besöker Backa kan göra det utan att betala trängselskatt. Förhoppningen är att undantaget kan vara på plats under nästa år.

Den nuvarande utformningen av trängselskatten i Backaområdet syftar främst till att undvika genomfartstrafik. Detta har uppnåtts, men det har samtidigt lett till att passager in och ut ur området beskattas. Det är lätt att förstå frustrationen över detta. Därför går regeringen nu fram med ett förslag som innebär att bara genomfartstrafiken ska beskattas.

I och med att boende och besökare i området kan undantas från trängselskatt ökar tillgängligheten, liksom möjligheterna för arbetspendling och näringsliv i Backa.

Dagens betalstationer kommer att kompletteras med nya kontrollpunkter väster om Backa. Syftet med dessa nya portaler är enbart att möjliggöra undantag, de är inte några nya betalstationer. Endast resor som innebär att man passerar både någon av betalstationerna i det så kallade Backaskiftet och någon av de nya kontrollpunkterna väster om Backa inom 30 minuter, kommer att beskattas. Resor inom Backaområdet blir därmed befriade från trängselskatt, vilket till exempel innebär att boende kommer att kunna åka till Bäckebo för att handla utan att beskattas.

Lite annan lösning

Andra regler som gäller redan i dag, såsom flerpasagereregler och maxbelopp per dygn, kommer självklart att gälla även för genomfartstrafiken i Backa.

Förändringen kommer att öka tillgängligheten inom stadsdelen, vilket i sin tur påverkar lokalmiljön, de lokala företagens konkurrensmöjligheter och sammanhållningen i området.

Vårt förslag är inte just den lösning som Göteborgs stad har förordat. Vi bedömer dock att det finns ett antal viktiga fördelar med regeringens förslag till lösning. För det första är det ett utvidgat förslag som omfattar fler. Även de som inte bor i Backa kan besöka butiker eller hälsa på boende i Backa utan att behöva betala trängselskatt. Förslaget minskar risken för att individer ska beskattas på fel sätt och betala för mycket eller för litet. Lösningen innebär att vi inte frångår den centrala lagstiftade principen om att medborgare ska behandlas lika. Rättssäkerheten, att alla behandlas lika inför lagen, stärks i och med att det blir betydligt färre gränsdragningsproblem för myndigheter och domstolar.

Det föreslagna undantaget bör träda i kraft så snart som möjligt och vår bedömning är att det kan ske någon gång under nästa år.

Trängselskatten utgör en del av finansieringen av alla viktiga infrastruktursatsningar i Göteborg med omnejd. De investeringarna är helt nödvändiga för att klara jobben i regionen. Vi behöver också öka pendlingen för att göra det möjligt för fler att flytta till Göteborg och fler företag att etablera sig här. Med Backaundantaget gör vi trängselskatten i Göteborg mer rimlig och rättvis.



Debattartikel från Miljödepartementet, Näringsdepartementet

Ministrar: Sverige behöver nya stambanor

Publicerad 09 mars 2016 Uppdaterad 09 mars 2016

Debattartikel, Svenska Dagbladet, 9 mars Det behövs bättre järnvägskommunikationer mellan Sveriges tre storstäder. Nu driver regeringen på för ett bättre beslutsunderlag om nya stambanor, skriver ministrarna Åsa Romson och Anna Johansson samt Karin Svensson Smith och Pia Nilsson, trafikutskottet.

Regeringen ser stora fördelar med höghastighetsförbindelser. Nya stambanor skulle ge kortare restider, bättre förutsättningar för ett ökad bostadsbyggande och starkare arbetsmarknadsregioner samt stärka järnvägens konkurrenskraft. Nya stambanor skulle också minska störningarna i systemet som helhet och ge möjlighet till mer pålitliga gods-, pendel- och regionaltrafik. Samtidigt har kostnadsberäkningarna för nya stambanor ökat oväntat och kraftigt.

Dagens stambanor är mer än hundra år gamla. Sedan dess har vår befolkning och ekonomi vuxit flera gånger om. När vi nu ska öka järnvägskapaciteten handlar det om att bygga för framtiden. Då är det viktigt att belysa både teknikval, kostnader, utbyggnadsstrategi och nyttor utifrån svenska förutsättningar så vi får ett så fullödigt och gediget beslutsunderlag som möjligt att ta ställning till. Infrastrukturinvesteringar av denna dignitet kräver helt enkelt både långsiktighet, transparens och samsyn.

Kostnadsberäkningarna visar att nya stambanor innebär större utmaningar än vad tidigare utredningar visat. De tidiga kostnadskalkylerna har visat sig ligga i underkant. Samtidigt fanns stor osäkerhet om nyttoberäkningarna i tidigare utredningar. Det är angeläget att nyttoberäkningar fångar nya resandemönster och den viktiga kapacitet för godstrafik som kan frigöras på

de befintliga banorna av höghastighetståg. Det behövs bra kalkyler och kostnadseffektiva lösningar, även utifrån internationella erfarenheter av järnvägsbyggen.

Ett intensivt arbete bedrivs nu för att säkerställa att vi har ställt alla adekvata frågor och att vi har korrekta siffror och möjlighet till jämförelser mellan olika alternativ. Exempelvis pågår via Sverigeförhandlingen en så kallad second opinion för höghastighetstågen, en extern granskning av de beräkningar som gjorts, liksom en översyn av genomförbarhet och kostnader. Regeringen kommer också att be Trafikverket att granska tidigare uppgifter om en uppgradering av befintlig järnväg på sträckorna Stockholm–Göteborg/Malmö. Regering och riksdag ska ha ett så bra beslutsunderlag som möjligt för de kostsamma investeringar vi har att ta ställning till. Så agerar en ansvarsfull samarbetsregering.

Nya stambanor är ett projekt som sträcker sig över flera mandatperioder och påverkar statens budget över lång tid. En ryckighet i projektet på grund av skiftande majoriteter i Sveriges riksdag vore därför olyckligt. Det är därför centralt att det finns ett brett stöd i riksdagen inför beslut om Sverige ska satsa på höghastighetståg.

En rad frågor utöver finansieringen kvarstår att lösa. Vilka stationer ska tågen stanna vid? Vilka krav mer precist ska ställas på tågen? Hur säkerställs att bullerfrågor omhändertas på kostnadseffektivt sätt? Svaren är inte alltid självklara.

Utbyggd järnväg ger upphov till stora nyttor för hela samhället, nyttor som inte bara kommer staten till del. Ett sådant projekt skulle förbättra stora delar av hela Sveriges järnvägsnät. Att en del av det ökade värdet skulle kunna bidra till finansiering är i grunden rimligt och bör prövas. Vilka finansieringsmodeller som skulle vara bäst att använda är ännu inte klart. Olika alternativ måste givetvis studeras och utvärderas på förhand, så att vi kan vara säkra på att vi får ut mest samhällsnytta och effekt av investerade medel i förhållande till kostnaderna.

Sverigeförhandlingen har till uppdrag att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. När förhandlingen är avslutad kommer regering och riksdag att ha ett beslutsunderlag att ta ställning till. Sverigeförhandlingens pågående arbete är också ett sätt att få bättre grepp om nyttor, kostnader och finansiering. Förhandlingsmodellen borgar dessutom för politiskt inflytande på lokal nivå i ett tidigt skede.

Parallellt med Sverigeförhandlingen pågår också ett arbete med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen. Valfungerande järnvägsförbindelser mellan våra tre storstadsregioner är viktiga, men är långt ifrån det enda behovet som finns att åtgärda i transportsektorn. Regional tågtrafik och företagens godstransporter behöver stärkas. Vi är fast beslutna att åtgärda problemen, på såväl kort som lång sikt. Därför miljardsatsar regeringen till exempel på ökat järnvägsunderhåll.

Regeringen tar oss an utmaningen att stärka järnvägen. Järnvägen har en central funktion i en konkurrenskraftig ekonomi och bygger Sverige starkt och klimatsmart för framtiden.

Åsa Romson, klimat- och miljöminister
Anna Johansson, infrastrukturminister
Karin Svensson Smith, ordförande trafikutskottet
Pia Nilsson, ledamot trafikutskottet



Debattartikel från Finansdepartementet, Näringsdepartementet

Nu inför vi tonnageskatt för svensk sjöfart

Publicerad 05 november 2015 Uppdaterad 05 november 2015

Regeringen tar nu ytterligare ett steg för att stärka svensk sjöfart. I dag lägger vi fram ett förslag om att införa ett system med tonnagebeskattning i Sverige som kan träda i kraft den 20 juni 2016, skriver finansminister Magdalena Andersson och infrastrukturminister Anna Johansson.

Göteborg är en stad som utvecklats snabbt de sista tjugo åren men en sak har inte förändrats – stadens geografiska läge. Här ligger Skandinavians största hamn som har spelat, och kommer fortsätta att spela en viktig roll för såväl Göteborgs som hela Sveriges ekonomi. Omkring 90 procent av Sveriges export och import transporteras någon gång under transportkedjan med fartyg. Sjöfarten är en livsnerv för handel med omvärlden, men ytterst också för Sveriges välstånd. En stark sjöfart skapar jobb och tillväxt i hela landet.

Behöver stärkas

Samtidigt är den internationella konkurrensen hård på sjöfartsområdet. De senaste åren har andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan minskat, både i termer av kapacitet och av antal fartyg. Utflaggningen av svenska fartyg är ett tecken på att den svenska sjöfartsnäringens konkurrensvillkor behöver stärkas.

Regeringen vidtar därför åtgärder för att förhindra fortsatt utflaggning av svenska fartyg och för att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan. Sjöfartsnäringen verkar på en global marknad varför det är av största vikt att svenska rederier i internationell trafik har konkurrensvillkor som är likvärdiga med rederier i jämförbara länder i Europa.

Många EU-länder har infört olika stödsystem för sina sjöfartsnäringar. Sverige har sedan länge haft ett riktat stöd för att sänka bemanningskostnaderna för anställda på svenskflaggade fartyg. Nu vill regeringen ta ett ytterligare steg för att stärka svensk sjöfart.

Förutom bemanningskostnader har även skattereglerna betydelse för sjöfartens konkurrenssituation. Rederiverksamhet är en kapitalintensiv bransch och rederierna behöver balansera inkomster och utgifter i samband med försäljning och inköp av fartyg. En skillnad mellan Sverige och jämförbara länder i Europa är att Sverige inte har infört något tonnagebeskattningssystem. Det missgynnar svensk sjöfart och skapar en snedvriden konkurrenssituation som regeringen vill komma till rätta med.

Förslag om tonnageskatt

Regeringen aviserade därför i budgetpropositionen för 2016 att ett svenskt system med tonnagebeskattning bör införas. I dag överlämnar regeringen remissen till Lagrådet med förslag om att införa ett system med tonnagebeskattning i Sverige.

Tonnagebeskattning innebär att det skattepliktiga resultatet av viss rederiverksamhet bestäms schablonmässigt utifrån fartygens nettodräktighet, det vill säga oberoende av inkomster och utgifter. Det schablonmässigt beräknade resultatet läggs samman med eventuellt övrigt överskott av näringsverksamhet och beskattas med den gällande skattesatsen. Fördelen med tonnagebeskattning är att skattereglerna får mindre betydelse för rederiernas investeringsbeslut.

Tonnagebeskattning är ett statligt stöd som måste anmälas till och godkännas av Europeiska kommissionen innan det kan genomföras. De nya bestämmelserna föreslås därför träda i kraft den 20 juni 2016.

Har stor betydelse

Svenskflaggade fartyg är av stor betydelse för svenska sjömäns möjligheter att få arbete och för tillgången till praktikplatser för sjöfartsstudenter. Med svenskflaggade fartyg ökar även förutsättningarna för att bevara svenskt sjöfartskunnande och möjligheterna för Sverige att vara pådrivande på internationell nivå vad gäller miljö- och sjösäkerhetsarbete. En stark sjöfartsnäring skapar jobb, både till sjöss och på land.

Regeringens målsättning är att Sverige också i framtiden har en konkurrenskraftig sjöfartsnäring som skapar jobb och tillväxt. Därför är vi stolta över att i dag kunna presentera en reform som vi vet att sjöfarten i Sverige länge har efterfrågat.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Miljarder till ny och smart kollektivtrafik

Publicerad 20 oktober 2015 Uppdaterad 20 oktober 2015

Göteborgs-Posten 20 oktober 2015 För att få fler att åka kollektivt och skapa bättre stadsmiljöer lanserar regeringen en satsning på stadsmiljöavtal. Två miljarder avsätts till modern, innovativ och kapacitetsstark kollektivtrafik i svenska städer. Målet är fler bostäder med god koppling till kollektivtrafik, bättre luft och minskade utsläpp, skriver infrastrukturminister Anna Johansson och bostads-, stadsutvecklings- och it-minister Mehmet Kaplan.

Bostadsbristen märks i hela Sverige men i en tid av befolkningstillväxt och kraftig urbanisering blir den som tydligast i våra städer. I våra städer finns dock goda förutsättningar att möta många av de stora utmaningar som måste tacklas vad gäller klimatutsläpp, buller och luftföroreningar. Att bo tätt underlättar helt enkelt för smartare transporter, energisnåla bostadslösningar och ett effektivt resursutnyttjande.

Med smart stadsplanering kan vi därför både öka bostadsbyggandet och bidra till mer hållbara stadsmiljöer och minskade koldioxidutsläpp. Städer erbjuder också en möjlighet för ekonomiskt utbyte och social inkludering, där kollektivtrafiken har särskild betydelse för binda samman olika områden och bidra till en rättvis tillgång till bostäder, arbete samt fritidsmöjligheter.

Två miljarder kronor

Därför är vi nu stolta över att kunna presentera regeringens lansering av stadsmiljöavtal där två miljarder kronor fram till 2018 satsas för stöd till

lokala och regionala kollektivtrafiklösningar. Stadsmiljöavtalen är ett led i regeringens arbete med att nå målet om att 250 000 nya bostäder ska byggas till år 2020, och satsningen sker parallellt med en lång rad andra insatser.

Stadsmiljöavtal finns sedan många år tillbaka i Norge, där så kallade bymiljöavtal varit mycket framgångsrika. Stadsmiljöavtalen har framförallt två viktiga syften: att fler åker kollektivt och en positiv utveckling av stadsmiljöerna.

Både kommuner och landsting kan med denna satsning få stöd till kollektivtrafik på upp till 50 procent genom att de, utöver sin andel av investeringen, presenterar motprestationer. Dessa kan antingen handla om att bidra till en ökad andel hållbara transporter, till exempel genom lokala gång- och cykelsatsningar, eller till fler bostäder. Grundförutsättning för att få del av stadsmiljöansatsningen är att investeringen som stödet avser bidrar till målet att en större andel av persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik. På detta vis bidrar regeringen med detta till att skapa rätt förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås.

Främjar innovativa lösningar

Satsningen på stadsmiljöavtal tar ett helhetsgrepp. Stödet, som beviljas av Trafikverket, är tänkt att särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar. Det kan handla om spår, hållplatser, kajer eller om signalsystem för moderna bussar. Genom stadsmiljöavtalen och lokala motprestationer skapas förutsättningar för att fler resor sker med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Det tar oss en bit på vägen mot ökad kollektivtrafik och leder redan på kort sikt till bättre stadsmiljö, minskad trängsel, plats för bostadsbyggande och grönska i städerna.

Det är så dagens och framtidens utmaningar kan mötas. Regeringen vill bidra till att Sveriges städer utvecklas till attraktiva, hållbara och hälsosamma platser där fler människor får möjlighet att bo, resa och verka.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Sverige måste hålla ihop

Publicerad 16 oktober 2015 Uppdaterad 26 oktober 2015

Länstidningen Södertälje 15 oktober 2015 Efter drygt åtta år med en borgerlig nedskärningsagenda så står Sverige inför stora utmaningar. Nu sätter vi stopp för den negativa utvecklingen och påbörjar vändningen. Sverige måste hålla ihop, skriver infrastrukturminister Anna Johansson och landsbygdsminister Sven-Erik Bucht.

Vi behöver investera för jobb i hela landet och ta tillvara den potential som finns från norr till söder. Vi vill skapa förutsättningar för arbete och välfärd i hela landet. En viktig pusselbit för detta är fungerande person- och godstransporter.

Arbetslösheten har bitit sig fast på högre nivåer på landsbygden än i städerna. Ska jobb skapas i hela landet måste man också kunna leva i hela landet. Dåligt underhållna spår och vägar skapar stora svårigheter för människor som bor på landsbygden. Det drabbar arbetspendlingen negativt.

Bristerna i väg- och järnvägsnät slår också mot svensk basindustris godstransporter. Framför allt skogsnäringen är helt beroende av fungerande godstransporter i landsbygd. Ofta inleds dessa på väg för att sedan lastas om till mer klimatsmarta transporter på järnväg. En satsning på ökat väg- och järnvägsunderhåll var ett vallöfte från Socialdemokraterna. Nu levererar vi.

Regeringen satsar 200 miljoner årligen fram till 2019 på ökat underhåll av spår och vägar i landsbygd. Det är nya medel som tillförs utöver redan tidigare aviserade satsningar på till exempel kraftigt förstärkt järnvägsunderhåll.

Satsningen gynnar hela landet och förstärker Sveriges position som export-

och industriland.

När möjligheterna till arbetspendling förbättras breddas arbetsmarknaden. Alla har dock inte tillgång till bil och förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik är begränsad på landsbygden. Regeringen föreslår därför också en tidsbegränsad satsning på åtgärder som kan främja kollektivtrafik i landsbygd.

Tillsammans med satsningen på underhåll bidrar det till ökad regional tillväxt och goda levnadsvillkor i landsbygden.

För tillväxten och jobben är det lika viktigt att industrins transporter fungerar, som att den omfattande arbetspendlingen med tåg i Mälardalen är pålitlig.

Vi ska nå målet om lägst arbetslöshet i EU år 2020. Vi vet att vi inte kommer nå det om inte hela Sverige ges möjlighet att bidra.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Nya stadsmiljöavtal lyfter Sveriges städer

Publicerad 06 oktober 2015 Uppdaterad 06 oktober 2015

Dagens samhälle 6 oktober 2015 Med två miljarder till stadsmiljöavtalen tar vi avgörande steg framåt för att skapa effektivare kollektivtrafik och goda och hållbara stadsmiljöer. I en tid där våra städer växer snabbare än någonsin är det viktiga och nödvändiga investeringar, skriver statsråden bostads-, stadsutvecklings- och it-minister Mehmet Kaplan och infrastrukturminister Anna Johansson.

Det är positivt att våra städer växer. Med rätt planering har den täta staden stora möjligheter till klimatsmart boende och resande. Men snabb tillväxt i städer innebär också utmaningar. Bostadsbristen ökar och trängseln i trafiken blir allt värre.

Regeringen satsar därför 2 miljarder kronor under mandatperioden på så kallade stadsmiljöavtal. Det innebär att regeringen ger stöd till lokala och regionala kollektivtrafiksatsningar som bidrar till en hållbar stadsmiljö och ökat bostadsbyggande. Nu ska pengarna börja fördelas.

Målet för regeringen är att minst 250 000 nya bostäder ska byggas till år 2020 och att transporterernas klimatpåverkan ska minska.

Stadsmiljöavtalen är ett led i regeringens arbete med att nå de målen och sker parallellt med andra insatser såsom ett investeringsstöd på upp till 3,2 miljarder per år för att öka nybyggnationen av små klimatsmarta hyresrätter och en kraftfull satsning på förbättrat järnvägsunderhåll.

Det sistnämnda förväntas bidra till mer pålitlig pendeltågstrafik i våra större

städer, vilket gör att lägen som i dag inte anses vara lönsamma för byggbranschen att bygga på kan bli attraktiva tack vare fungerande kollektivtrafik.

Stadsmiljöavtalen fokuserar på hållbara transporter i städer. På regeringens uppdrag har Trafikverket tagit fram förslag på riktlinjer för hur pengarna ska fördelas. Regeringen har med utgångspunkt från detta nu fattat beslut om en förordning som ger möjlighet för kommuner och landsting att söka stöd för investeringar i anläggningar eller transportlösningar för kollektivtrafik.

Det kan till exempel handla om investeringar i gator, spår, signalsystem, kajer eller hållplatser. Tanken är att investeringarna ska leda till energieffektiva lösningar, till att fler åker kollektivt och till en positiv utveckling av stadsmiljöerna.

Ledordet är samverkan. Som villkor för att få del av stadsmiljöpengarna ska kommunen eller landstinget bidra med motprestationer som ytterligare kan bidra till ökad andel hållbara transporter eller till ökat bostadsbyggande, till exempel planer på kollektivtrafiknära bostäder eller gång- och cykelvägar.

Vår grundsyn är att planeringen av transportsystemet ska vara en integrerad del av hela samhällsplaneringen, inte minst bostadsbyggandet.

Brist på byggbar mark är ett problem för bostadsbyggandet. Väl utbyggd kollektivtrafik är ett sätt att öppna upp för nya områden för fler bostäder. Nya bostadsområden kan byggas tack vare att marken blir mer attraktiv, och de som flyttar in behöver inte vara beroende av bilen.

Regeringen satsar dessutom en miljard under mandatperioden på att kommuner ska kunna sanera mark, som sedan ska användas till bostadsbyggande. När staden växer fort måste givetvis infrastrukturen byggas ut men det är minst lika viktigt, inte minst av resurs- och miljöskäl, att nyttja befintlig infrastruktur så effektivt och smart som möjligt. Innovation och resurseffektivitet kommer därför vara viktiga nyckelord när medlen ska fördelas.

Ansvarig myndighet för fördelning av stödet är Trafikverket. De planerar nu att göra en första utlysning under mitten av oktober. Bedömningen är att de kommer fatta beslut och göra utbetalningar redan i år. Det är möjligt i och med att förordningen ger en möjlighet till förskottsutbetalning. En större utlysning är sedan planerad till 2016.

Med stadsmiljöavtalen tar vi avgörande steg framåt för att skapa effektivare kollektivtrafik och goda stadsmiljöer. I en tid där våra städer växer snabbare än någonsin är det viktiga och nödvändiga investeringar. Det bidrar till att göra Sverige till ett hållbart samhälle – både miljömässigt, ekonomiskt och socialt.



Regeringskansliet

Debattartikel från Näringsdepartementet

Samverkan behövs för hållbar infrastruktur

Publicerad 22 september 2015 Uppdaterad 22 september 2015

SVT Opinion 22 september 2015 Jag förstår att neddragningen av nattågstrafiken till och från Jämtland är bekymmersam för en region som byggt sin utvecklingsstrategi kring friluftsturism och småföretagande, skriver infrastrukturminister Anna Johansson.

Turistföreningens kritik på SVT Opinion av tillståndet med svensk infrastruktur är förståelig.

Sverige saknar idag ett transportsystem som tillräckligt väl uppfyller kraven på såväl tillgänglighet som pålitlighet.

Extra tydligt är det eftersatta underhållet på järnvägen. Men Sverige har nu en regering som är beredd att satsa för att effektivisera transportsystemet. I hela landet.

Genom att investera i väl fungerande infrastruktur underlättas människors arbetspendling och företagens godstransporter.

Det är viktiga steg mot regeringens mål om att nå lägst arbetslöshet i EU till 2020.

Att järnvägen prioriteras framgår av den budget som presenterades igår.

För att möta ett eftersatt underhåll av järnvägen och höja dess konkurrenskraft satsar regeringen 1,24 miljarder kronor per år under perioden 2016-2018.

Utöver detta investerar vi 200 miljoner kronor extra på underhåll av väg och järnväg i landsbygd under 2016.

Sammantaget innebär detta en ökning av järnvägsunderhållet med cirka 20 procent.

Utöver det tillkommer satsningar som ska bidra till mer kollektivtrafik i landsbygd, cykelfrämjande åtgärder och förbättrat vägunderhåll.

Dessa pengar kommer att göra skillnad. Inte inom loppet av några veckor eller månader.

Men på sikt kommer det innebära att Trafikverket kan gå från att laga redan uppkomna fel och försöka minska förseningar, till att förebygga fel och underhålla ett fungerande och effektivt infrastruktursystem.

Jag förstår att neddragningen av nattågstrafiken till och från Jämtland är bekymmersam för en region som byggt sin utvecklingsstrategi kring friluftsturism och småföretagande.

Detta kräver givetvis goda kommunikationer.

Jag ser positivt på den kraftsamling som jämtarna nu gör för att upprätthålla nivån på nattågstrafiken och hoppas att en lösning finns att nå.

Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att Sverige har en avreglerad och konkurrensutsatt tågmarknad. Inte minst sedan den tidigare regeringen släppte konkurrensen fri vad gäller trafikering av spåren 2010.

Nu är det operatörerna som själva ansöker om vilka sträckor och tider de vill köra. Sedan fattar Trafikverket slutgiltigt beslut.

Det är alltså inte något jag som infrastrukturminister kan, eller med det nuvarande systemet bör, gå in och styra.

Statligt ägda SJ är en av flera operatörer som trafikerar spåren. Det finns inget stöd för att gå tillbaka till 1980-talets system, men vi behöver se över hur SJ som statligt bolag gör största möjliga nytta.

Därför bereder regeringskansliet frågan om hur ett samhällsuppdrag skulle kunna se ut.

I alla dessa frågor kring hur vi förbättrar och upprätthåller vårt

infrastruktursystem och tillgängligheten i hela landet, välkomnar jag en fortsatt dialog.

Politik, näringsliv, forskning, organisationer och regioner behöver samverka i utvecklandet av smart och hållbar infrastruktur, som tjänar hela landets behov.

Då lägger vi samtidigt en grund för regeringens övergripande prioritering – fler framgångsrika företag och fler människor i arbete.



Debattartikel från Näringsdepartementet

”Regelverket för taxi bör skärpas”

Publicerad 23 juli 2015 Uppdaterad 24 juli 2015

Svenska dagbladet 23 juli 2015 Taximarknaden i Sverige fungerar inte tillräckligt bra. Regeringen fattar därför nu beslut om direktiv för en utredning för skärpt regelverk i taxibranschen, skriver infrastrukturminister Anna Johansson.

En väl fungerande taxiverksamhet i hela landet är ett viktigt komplement både till den traditionella kollektivtrafiken och till privat bilanvändning. Men i dag fungerar inte taximarknaden i Sverige tillräckligt bra.

Många förare vittnar om dåliga arbetsvillkor, inte minst i storstäderna kan det vara svårt för besökare att välja rätt taxi. Seriösa och välfungerande taxiföretag riskerar att bli utkonkurrerade av oseriösa bolag. Det kan skada Sveriges rykte som besöksland, men också som handelspartner. I förlängningen kan det gå ut över jobben i besöksnäringen.

För att säkra både taxikundernas och förarnas trygghet, liksom för att stärka Sveriges ställning som handelspartner och besöksland, behöver branschens regelverk skärpas. Det måste helt enkelt bli mer ordning och reda. Regeringens mål är att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. En bättre fungerande taximarknad är ett bidrag till att nå målet.

Regeringen fattar därför nu beslut om direktiv för en utredning för skärpt regelverk i taxibranschen. Det handlar bland annat om att se över hur och om användandet av taxameter kan göras obligatoriskt, och även se om en ny definition för taxiliknande verksamhet där taxameter inte används kan skapas.

Samåkning som sker ideellt mellan privatpersoner är positivt och ska självklart vara tillåtet. Men på senare tid har det uppstått problem med taxiliknande samåkningsfunktioner som sker på rent kommersiell grund. Det

råder stor osäkerhet om rätt skatter och avgifter betalas och vilken trygghet såväl förare som passagerare har. En del i utredningens arbete kommer att vara att titta på en definition för vad som är samåkning och vad som ska klassas som ren taxiverksamhet.

Sedan början av året finns ny lagstiftning på plats som innebär att polisen kan beslagta registreringsskylt eller fordonsnycklar för att förhindra fortsatt körning med en taxibil som bedöms vara trafikfarlig, eller som inte har rätt tillstånd. Dessutom måste en taxikund få en prisuppgift av föraren redan i förväg om jämförpriset överstiger 500 kronor. Under 2016 blir det obligatoriskt med så kallade redovisningscentraler för taxibranschen. Genom att alla intäkter måste redovisas till myndigheterna blir det lättare att kontrollera att alla taxibolag gör rätt för sig. Även detta kommer att främja de seriösa taxibolagen och se till att rätt skatter och avgifter betalas.

Tillsammans med de förslag utredningen nu ska arbeta fram kan detta innebära att taximarknaden i Sverige börjar fungera bättre. Det ger möjligheter till ökade skatteintäkter som kan finansiera en bättre skola och välfärd. Ordning och reda på taximarknaden ger även en bättre arbetsmiljö för förarna och inte minst fördelar för alla som regelbundet eller bara ibland åker taxi.

Anna Johansson

infrastrukturminister



Debattartikel från Näringsdepartementet

Så kraftsamlar vi för ett Sverige som håller ihop

Publicerad 10 juli 2015 Uppdaterad 10 juli 2015

Göteborgs-Posten 10 juli 2015 Nyligen röstades regeringens vårändringsbudget igenom i riksdagen. Nu börjar arbetet för ett Sverige som håller ihop. En ny jobbagenda med fokus på fler jobb, ökad konkurrenskraft och hållbar utveckling – i hela landet.

Regeringens mål är att Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU 2020. Därtill ska minst 250 000 nya bostäder byggas och vi ska nå miljö- och klimatmålen. Det är ambitiösa mål och ska så vara. Vi tror på det samarbetande samhällets styrka. Och vi vet att Näringsdepartementet med sin nya form har en avgörande roll i utvecklingen.

Vårbudgeten innebär ett skifte, en ny riktning för Sverige. I den finns verktygen för att investera för framtiden, skapa förutsättningar för fler och växande företag och för en effektiv arbetsmarknad där matchningen mellan utbildning och efterfrågan blir bättre. Och den har lösningar för hur vi gör det på ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart vis. Kort sagt, den är ett första steg för att lösa den uppgift som vi i regeringen brinner för: fler jobb och ökad konkurrenskraft och hållbar utveckling eftersom det skapar ett bättre liv för oss och våra barn.

För att lyckas med detta krävs att politikområdena krokar arm och drar åt samma håll. Vi som leder Näringsdepartementet har flera avgörande områden av regeringens jobbagenda på samma ställe. Vi tar nu ett helhetsgrepp om den breda näringspolitiken, genom ökad kraft i infrastrukturinvesteringarna, en offensiv bostadspolitik och ett orubbligt fokus på att ta tillvara hela Sveriges potential. På så sätt ges det möjlighet för företag i hela landet att skapa, växa och exportera.

Ökar och stärker kapaciteten

När industrier och företag i dag funderar på var de ska starta nästa verksamhet är det inte olika städer i samma land de väljer mellan. Snarare olika städer i världen. Regioner står mot varandra. Många regionföreträdare, industrier och företag uppger att fungerande och effektiva transporter är en avgörande faktor för etableringar. Därför satsar regeringen i vårändringsbudgeten 620 miljoner extra på järnvägsunderhåll under 2015. Därtill planerar vi bland annat för höghastighetståg mellan våra tre största städer. Dessa satsningar ökar och stärker kapaciteten på järnvägen, så får vi fler tåg som går i tid och ökar pålitligheten i transporterna. Det öppnar för fler hållbara transporter, breddar arbetsmarknaden och ökar konkurrenskraften i alla landsändar.

Också bostäder spelar en avgörande roll. I dag är dessvärre bostadsbristen ett av Sveriges största hinder för tillväxt och utveckling. Den hindrar människor att gå den efterlängtade utbildningen eller att ta sitt drömjobb, och den försvårar för företag att hitta rätt kompetens. Efter många år av för lågt bostadsbyggande är det dags att öka takten och regeringen fokuserar nu på två huvudspår. Det första handlar om ett intensifierat arbete med regelförenklingar så att det går snabbare, blir lättare och billigare för bostadsbolagen att bygga fler bostäder. Det andra spåret handlar om att stötta kommunerna ekonomiskt i deras bostadsförsörjningsansvar. Regeringen kommer därför att satsa 6,7 miljarder per år i ett bostadspolitiskt paket. Det kommer att bidra till att det byggs fler bostäder i Sverige. 3,2 miljarder av dessa ska gå direkt till att bygga små, klimatsmarta och billiga hyresrätter för unga, studenter och de som har det tuffast ekonomiskt.

En enorm potential

För att vi ska lyckas nå vårt mål om en ökad sysselsättning behöver vi kraftsamla i hela Sverige. Det finns en enorm potential runt om i landet som inte tillräckligt tagits tillvara. Vår regering vill se en nyindustrialisering av Sverige och vi är övertygade om att vi åter kan bli ett av världens ledande produktionsland. Men vi ska inte konkurrera med låga löner utan med kompetens och kvalitet.

Hela Sveriges potential gäller inte minst matsektorn. De rika möjligheter Sverige har på detta område kan lyfta oss, och skapa fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Därför har regeringen beslutat att ta fram en livsmedelsstrategi. Den ska bli den färdplan som behövs för att öka den

svenska livsmedelsproduktionen och exporten av svenska livsmedel. Det finns även en stor potential i vår skog. Regeringen arbetar med en nationell skogsstrategi i bred samverkan med övriga intressenter. Visionen är att skogen – det gröna guldets – ska bidra till jobb och hållbar tillväxt i hela landet samt till utvecklingen av en växande bioekonomi.

Stabil infrastruktur

Vi vill att fler små- och medelstora företag ska växa och anställa fler. Då krävs en stabil infrastruktur, fler bostäder, säkrad kompetensförsörjning och ett fokus på hela Sverige. Växande företag är i hög utsträckning exporterande företag. Därför presenterades en exportoffensiv i vår budgeten med flera åtgärder för att göra det enklare och smidigare för företag att exportera till de marknader i världen som växer. Dessutom har de statliga finansieringsåtgärderna under våren genomlysts på rekordtid och en utredning med ett flertal intressanta förslag för att stärka företagens finansiering går nu ut på remiss.

Vi som leder Näringsdepartementet har fått verktygen att genomföra den breda näringspolitiken för att stärka Sveriges konkurrenskraft. Vi kommer använda de verktygen. Våra reformer i vår budgeten ska leda till att fler har ett jobb att gå till, en bostad att vrida om nyckeln i och att fler människor i hela vårt land känner att vi är på väg åt rätt håll tillsammans.



Debattartikel från Näringsdepartementet

”Det är ett tufft arbete – men vi är fast beslutna om att nå dit”

Publicerad 17 juni 2015 Uppdaterad 23 juni 2015

Dagens Arbeta 17 juni 2015 En av mina högsta prioriteringar är att tågtrafiken ska fungera bättre för pendlare och gods. Ett första steg är regeringens satsning på 620 miljoner extra på järnvägsunderhåll 2015, följt av 1,24 miljarder extra varje år till och med 2018.

I dagarna röstades regeringens vårbudget igenom i riksdagen. Det innebär att vi på allvar kan börja resan mot målet om EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.

Efter åtta år med moderatledd regering är arbetslösheten på en hög nivå. Det beror både på otillräckliga framtidsinvesteringar, inte minst på infrastrukturområdet, fallande konkurrenskraft och problem med utbildning och matchning.

För att nå målet om EU:s lägsta arbetslöshet krävs både en aktiv näringspolitik, satsningar på kompetens och matchning samt investeringar i infrastruktur. Detta är därför avgörande delar i regeringens nya jobbagenda.

En av mina högsta prioriteringar är att tågtrafiken ska fungera bättre för pendlare och gods. Så ökar vi jobben och främjar exporten. Ett första steg är regeringens satsning på 620 miljoner extra på järnvägsunderhåll 2015, följt av 1,24 miljarder extra varje år till och med 2018.

En fungerande järnväg har stor betydelse för en positiv utveckling i Sverige. Precis som Janne Rudén, Seko och Anders Ferbe, IF Metall skriver i sitt inlägg i Dagens Arbeta och Sekotidningen behöver inte minst industrin i Sverige en infrastruktur i världsklass. Det handlar om att svenska

exportföretag ska kunna lita på järnvägen. Godset måste komma fram i tid till destinationer ute i Europa eller de stora hamnarna i Sverige. Går tågen i tid kan också fler våga ta ett nytt intressant jobb några mil bort, eller börja pendla till universitet- och högskolestudier.

Ett annat av mina prioriterade områden är schysta villkor i åkeribranschen. Idag sker där en oroväckande utveckling med lönedumping och osund konkurrens. Det skadar både de anställda personligen, och de seriösa företagens chanser på en konkurrensutsatt marknad. Men det skadar också samhället, eftersom gods flyttas från järnväg till väg. Regeringen har infört en hög sanktionsavgift för brott mot EU:s regler för gränsöverskridande lastbilstrafik. Polis och tull har nu även rätt att låsa fast en lastbil då sanktionsavgiften inte betalas. Om dessa nya verktyg inte visar sig vara tillräckliga tvekar vi inte att lägga fram ytterligare förslag för att skapa ordning och reda och ökad konkurrensneutralitet mellan gods på väg och gods på järnväg.

De kommande åren startar byggnationen av Sveriges första höghastighetsjärnvägar. När höghastighetsbanorna är färdigställda skapas helt nya förutsättningar för snabba persontransporter mellan våra tre storstäder. Därtill avlastas det befintliga järnvägsnätet vilket underlättar för godstrafiken. I norra Sverige är det 2018 byggstart för Norrbottenbanans första etapp, med start i Umeå.

Att få ordning på den svenska järnvägen är viktigt både för jobben och för klimatet. Det är ett tufft arbete som kräver stort engagemang från alla järnvägens aktörer. Men regeringen är fast besluten att nå dit. Det kommer att ta tid men med rätt prioriteringar och hårt arbete kan vi steg för steg få en bättre järnväg och punktligare tågtrafik.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Miljardsatsning ger säker godstrafik

Publicerad 04 juni 2015 Uppdaterad 04 juni 2015

Ny Teknik 2 juni Problemen på järnvägen påverkar inte bara resenärer och arbetspendlare, även industrin drabbas. Kostnaderna för att transportera gods ökar när tågen försenas av växelfel, nedrivna kontaktledningar och rälsbrott, skriver infrastrukturminister Anna Johansson.

Regeringens mål är att Sverige ska nå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. I den nya jobbagendan är investeringar för framtiden en viktig del, liksom en aktiv politik för företag och industri. Grunden är en utveckling som är socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar. Det gäller inte minst i transportsektorn och är avgörande aspekter i regeringens storsatsning på godstrafiken.

Det saknas inte utmaningar för godstransporterna. På vägarna är lönedumpning och illojal konkurrens inte ovanligt. Istället för att sänka kostnader genom optimerade rutter, ökad fyllnadsgrad och bränslesnål körning pressas priser ned med lägre löner och sämre lastbilar.

Det är förödande både för arbetsvillkor och för miljö och klimat. Tåget förlorar i konkurrenskraft och utsläppen ökar. Regeringen vill stärka konkurrenskraften både hos svensk åkerinäring och tågoperatörerna.

Problemen på järnvägen är de flesta bekanta med. De drabbar inte bara arbetspendlare och andra resenärer – det drabbar även industrin. Kostnaderna för godset ökar när transporterna försenas av växelfel, nedrivna kontaktledningar och rälsbrott. Därför miljardsatsar regeringen på järnvägsunderhåll under hela mandatperioden.

Som aviserats i vårbudgeten ser regeringen, mot bakgrund av bland annat prognostiserade banavgifter, även över förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen och stärka järnvägens konkurrenskraft. Samtliga investeringar ska leda till en robust järnväg som både industri, företag och enskilda resenärer kan lita på

Nyligen påbörjades utredningsarbetet inför en vägslitageskatt för den tunga lastbilstrafiken. Den kommer att leda till mer rättvisa konkurrensvillkor mellan lastbilstrafik och godstrafik på järnväg. Såväl svensk- som utlandsregistrerade lastbilar ska omfattas. Ambitionen är att skatten ska utformas på ett sådant sätt att den underlättar regelefterlevnad och kontroll. Det kommer att gynna de seriösa åkerierna som följer lagar och regler.

Det är även viktigt att skatten miljödifferentialeras så att användning av nyare, mer miljöanpassade lastbilar främjas.

För att klara både jobben, miljön och klimatet behöver godstrafiken på järnväg fungera bättre. Ökat underhåll och stärkt konkurrenskraft för godstransporterna i Sverige är en del i regeringens jobbagenda, med målet om lägst arbetslöshet i EU 2020.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Nya stambanor är statens ansvar

Publicerad 01 juni 2015 Uppdaterad 01 juni 2015

Svenska Dagbladet 29 maj I huvudsak ska nya stambanor finansieras genom staten, och medfinansiering ska styras utifrån nationella behov på samhällsekonomiskt rationell grund. Medfinansiering får inte innebära att en kommun eller annan ”köper sig förbi i kön”, skriver infrastrukturminister Anna Johansson.

Regeringen har höga ambitioner i att öka de statliga infrastrukturinvesteringarna. Det handlar om att bygga för framtiden. För fler jobb och bostäder och för ett Sverige som håller ihop. Här är Sverigeförhandlingen ett gott exempel, nya stambanor för höghastighetståg breddar arbetsmarknaden och möjliggör nya bostäder.

Bostadbristen och opålitliga transporter hämmar jobbtillväxt och företagande i Sverige. Vi är fast beslutna att åtgärda de problemen, på såväl kort- som lång sikt. Det handlar om trimningsåtgärder på befintliga spår och ökat järnvägsunderhåll i och med regeringens miljardsatsning. Men det handlar också om att investera i nytt. Höghastighetsbanorna är en central del i regeringens arbete för att effektivisera transporter och främja ökad export. Nybyggnationen ett viktigt bidrag för att nå målen om EU:s lägsta arbetslöshet och 250 000 nya bostäder år 2020.

Sverige behöver nya stambanor mellan våra tre storstäder. Genom dem får vi möjlighet till modern höghastighetstrafik samtidigt som vi avlastar befintliga banor. Det minskar störningarna i systemet som helhet och ger mer pålitlig gods-, pendel- och regionaltrafik i hela Sverige. I förra veckan var jag på besök i Japan. Där har man kört höghastighetsåg i 50 år och det är långt ifrån science fiction eller oprövad teknik. När vi nu ska bygga nya stambanor i Sverige ska vi självklart bygga dessa med moderna lösningar och ny teknik.

Åren med Anders Borg och Moderaternas skattesänkningar har skapat ett strukturellt underskott i statens finanser. Vi har därför en utmaning när det kommer till finansiering av ny infrastruktur. Statens finanser är stabila, men hårt ansträngda. Samtidigt är behoven stora.

Det finns inomkommunsektorn en oro för att statens ansträngda finanser kommer att leda till att kommuner och regioner tvingas ta ett allt större ansvar för investeringar i statlig infrastruktur. Det är olyckligt. Jag vill därför vara tydlig med att principerna för regional och kommunal medfinansiering inte ska syfta till att vältra över ett statligt ansvar på kommunerna. I huvudsak ska nya stambanor finansieras genom staten, och medfinansiering ska styras utifrån nationella behov på samhällsekonomiskt rationell grund. Medfinansiering får inte innebära att en kommun eller annan ”köper sig förbi i kön”. Sverigeförhandlingen har bland annat i uppdrag att ta fram förslag till sådana principer för finansiering.

Sverige måste stärka sin konkurrenskraft. Vi borde ligga längre fram med innovationer på transportområdet. Jag är övertygad om att satsningen på höghastighetståg inte bara innebär fördelar för person- och godstransporterkan utan också för svensk export. Med nya höghastighetsbanor kan vi utveckla ny teknik kring bullerreducering och säkerhet som kan innebära nya exportframgångar.

Genom stort statligt ansvar för infrastrukturinvesteringar rustar regeringen ett Sverige som kan växa och utvecklas starkt. Och som samtidigt kan möta klimatutmaningarna. Så bygger vi oss starka för framtiden.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Regeringen tar sig an tågen

Publicerad 08 april 2015 Uppdaterad 23 juni 2015

Göteborgs-Posten 8 april 2015 De flesta vet att tågtrafiken behöver bli bättre. Förseningar och inställda turer är en förlust för såväl personer, företag och samhälle. Därför väljer regeringen nu att storsatsa.

Regeringen högprioriterar en fungerande järnväg. Satsningen på 620 miljoner extra på järnvägsunderhåll 2015 som presenterades häromdagen är ett steg i det arbetet. Effektiva transporter är avgörande för att nå målet om EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. Så kan fler våga ta det där nya jobbet några mil bort, eller tacka ja till den där högskoleplatsen på annan ort. Även industrin är beroende av tillförlitliga godstransporter. Det är centralt för Sveriges konkurrenskraft och för att kunna attrahera nyinvesteringar och nyetableringar. En bättre järnväg gör det också möjligt att nå våra klimat- och miljömål.

I regeringens vårbudget återkommer därför en satsning på järnvägen. Vi avsåg starta arbetet redan i höstas, men Allianspartierna och Sverigedemokraterna sa nej tack till extra resurser. Trots att 2015 hittills varit ett förlorat år för tågpendlare och godstågstransporter hoppas jag att de 620 miljoner som regeringen nu avsätter snabbt ger ökat arbete på spåren.

Återta kontrollen

Även organisationen måste vässas. Trafikverket ska ha god kontroll över järnvägens skick. Dessvärre fokuserade den tidigare regeringen på att öka konkurrensutsättningen av underhållet och glömde helheten. För att staten ska kunna återta kontrollen behövs en tydlig väg framåt. Därför har jag gett ett tilläggsdirektiv till en statlig utredning som ska titta på hur vi får bättre kontroll. Dess slutsatser presenteras inom kort.

Framöver väntar viktiga processer. 2017 presenterar vi en infrastrukturproposition med ekonomisk ram och inriktning för investeringar 2018-2029. Därtill kommer Sverigeförhandlingen att presentera flera rapporter under de närmsta tre åren som blir grund för utbyggnaden av höghastighetsjärnvägar.

Just nu ligger dock fokus på att förbättra vår befintliga järnväg. Det kommer att kräva tid, resurser och hårt arbete från många. För 2015 satsar vi 620 miljoner extra, därtill anslår vi 1,24 miljarder extra varje år till 2018. Effektiva och hållbara transporter är inget val, det är den enda vägen för ett modernt samhälle.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Järnvägsunderhåll är ett måste för fler jobb

Publicerad 23 mars 2015 Uppdaterad 02 april 2015

SVT Opinion 23 mars 2015 "Mer resurser och ökad statlig kontroll av järnvägsunderhållet är ett måste för fler jobb och ökad tillväxt. Det vet den här regeringen och det vet nog de flesta som åker tåg", skriver infrastrukturminister Anna Johansson.

I dagarna redovisade Trafikverket att de kommer att tvingas minska eller helt upphöra med underhållet på vissa järnvägssträckor i Sverige. Något som SVT uppmärksammade.

Hårdast riskerar godstrafiken att drabbas. Bakgrunden är känd. Trots att behoven av järnvägsunderhåll aldrig har varit större arbetar Trafikverket utifrån en borgerlig budget med alltför lågt fokus på järnvägsunderhåll.

Icke fungerande godstransporter är ett hot mot jobb och tillväxt. Utan goda kommunikationer är risken stor att företag flyttar sin verksamhet till andra länder och regioner.

Därför är underhållsarbete på järnvägen avgörande, inte bara i tätort utan även på viktiga godsstråk.

För trots vad den tidigare statsministern sagt är inte industrin praktiskt taget borta. Tvärtom är industrin Sveriges ryggrad, som ger utveckling, innovationer och inte minst jobb till fler.

I regeringens förslag till budget för innevarande år anslogs hela 1,24 miljarder kronor i ökat järnvägsunderhåll. I Alliansens budget som med stöd av Sverigedemokraterna vann majoritet i riksdagen fanns dock inte denna satsning med.

Alliansen prioriterade helt enkelt inte frågan.

Den förra regeringen verkar inte heller haft något större intresse av godstransporter. I den nationella plan som nu råder prioriteras persontrafiken i och mellan våra större städer.

Pålitliga och effektiva persontransporter är mycket viktiga, inte minst för välfungerande arbetsmarknadsregioner. Samtidigt är basindustrins behov av godstransporter en absolut förutsättning för jobbtillväxt.

När oppositionen röstade bort den nödvändiga satsningen på underhållsarbete avstannade bland annat det planerade spårbytet på den hårt trafikerade sträckan Boden – Bastuträsk. Det har lett till stora och berättigade protester från regionens aktörer, inte minst näringsliv och industri.

Beskedet har även fått andra att reagera, såväl Skogsindustrierna som Green Cargo och länsstyrelser är oroliga för framtiden för godstransporter på järnväg.

Få vill se en överflyttning från järnväg till lastbil med ökade utsläpp och klimatpåverkan som följd. Och ännu färre vill se industrin försvinna.

Mer resurser till järnvägsunderhåll och ökad statlig kontroll av järnvägsunderhållet är ett måste för fler jobb och ökad tillväxt.

Det vet den här regeringen och det vet nog de flesta som åker tåg eller transporterar gods på banan också.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Alkobommarna är här för att stanna

Publicerad 16 mars 2015 Uppdaterad 02 april 2015

SvD Brännpunkt 16 mars 2015 Sverige har länge varit ett föregångsland när det kommer till trafiksäkerhet. Arbetet med nollvisionen, att ingen ska dö eller skadas för livet i trafiken, har präglat transportpolitiken i snart tjugo år. För att vi ska fortsätta vara ledande på detta viktiga område krävs nya och effektiva åtgärder. En sådan åtgärd är alkobommar i våra stora färjehamnar.

Trots ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete i Sverige är rattfylleriet fortfarande ett stort problem. Olycksrisken för en alkoholpåverkad förare är ungefär 100 gånger större än för en nykter förare. Varje år dör omkring 70 personer i alkoholrelaterade trafikolyckor i Sverige. Det är 70 personer för mycket. Svenska vägar behöver bli säkrare och rattfylleriet måste minska. Därför behövs alkobommar.

Just nu pågår en andra omgång av försöksverksamhet med alkobommar i Frihamnen i Stockholm. På grund av dess positiva effekter har försöket fått förlängt fram till sommaren. Tidigare bedrevs även försök i Göteborgs hamn, också där var resultatet positivt. Med alkobommar i hamnen behöver fordon från vissa färjor passera en utfart där föraren måste blåsa i en automatisk nykterhetskontroll för att bommarna ska fällas upp. Är föraren alkoholpåverkad larmas polis, kustbevakning eller tull. Det har visat sig vara både effektivt och sparar resurser.

Det första försöket med alkobommar i Frihamnen har nyligen utvärderats. Resultatet är mycket gott. Andelen alkoholpåverkade förare som körde i land från färjorna minskade under försöksperioden. Under drygt tre månader i slutet av 2014 kontrollerades över 12 000 fordonsförare. Försöket visar att

rattfylleri kring färjor är mer utbrett än i övriga trafiken. 0,7 procent av förarna som fångades upp av alkobommarna hade 0,2 promille i utandningsluften. Det kan jämföras med 0,23 procent som är 2013 års siffra på den beräknade andelen alkoholpåverkade förare i trafiken totalt. Att kontrollera alkoholpåverkan vid färjor är med andra ord ett effektivt sätt att minska rattonykterhet och rattfylleri.

Efter de framgångsrika försöken i Stockholm och Göteborg vill regeringen se över möjligheten till en mer permanent lösning för alkobommar i strategiskt utvalda hamnar. Regeringen kommer därför att ge Trafikverket i uppdrag att analysera vilka hamnar som kan vara aktuella för att installera permanenta alkobommar, utifrån parametrar såsom nytta, effekt och trafikvolym.

Alkobommar skulle också bidra till att höja kvaliteten på lastbilstransporterna i Sverige genom att ansvarstagenade och seriösa åkerier främjas. Det är ett bra komplement till de reformer regeringen redan har genomfört för att främja regelefterlevnaden i åkeribranschen.

Sverige ska även i framtiden vara ett världsledande land på trafiksäkerhetsområdet. Förutom de uppenbara fördelarna att liv sparas och antalet skadade minskas främjar ett stärkt trafiksäkerhetsarbete även innovationskraften hos svenska företag som verkar på området. Ett ökat fokus på trafiksäkerhet bidrar på så vis också till att nå regeringens mål om att Sverige ska nå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Så ska vi satsa på mer kollektivtrafik

Publicerad 08 januari 2015 Uppdaterad 02 april 2015

Svenska Dagbladet 8 januari 2015 Dagens bostadsbrist begränsar människors livsval och hindrar Sveriges utveckling. Målet för regeringen är därför att minst 250 000 nya bostäder ska byggas till år 2020. Genom bättre samverkan mellan utbyggd kollektivtrafik och bostadsbyggande kan vi bygga mer till fler. Regeringen satsar därför på stadsmiljöavtal, som medfinansierar lokala och regionala kollektivtrafikprojekt.

En av våra stora framtidsutmaningar är bostadsförsörjningen. Regeringen är övertygad om att planeringen av transportsystemet ska vara en integrerad del av hela samhällsplaneringen, inte minst bostadsbyggandet. I dag beslutar därför regeringen att Trafikverket i samråd med Boverket ska ta fram riktlinjer för så kallade stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer.

Det är ett avgörande steg framåt för att skapa attraktiva områden för ökat bostadsbyggande och för förbättrad miljö och effektivare kollektivtrafik i städer runt om i Sverige. Det innebär att kommuner och regioner kan satsa på nya, innovativa lösningar för kollektivtrafik och hållbara transporter som annars inte skulle bli av.

Regeringens beslut kommer att göra skillnad både på lång sikt och i närtid. Redan i år kommer de första projekten att vara i gång. Aktörerna kommer att kunna söka statlig medfinansiering med upp till 50 procent för lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik. Det handlar om projekt som ökar andelen kollektivtrafik, men som även ger bättre förutsättningar för cyklister

och gångtrafikanter. Ny teknik kan testas för att kunna ingå i framtidens transportlösningar. Det här är en bred satsning på två miljarder kronor fram till 2018.

Bra kollektivtrafik öppnar upp för nya, attraktiva lägen för bostadsbyggande. Lägen som i dag inte anses vara lönsamma för byggbranschen att bygga på kan bli attraktiva tack vare utbyggd kollektivtrafik. Det visar inte minst alla de bostadsplaner som kommer kunna realiseras i Stockholmsregionen tack vare beslut om utbyggd tunnelbana.

Vi ser till helheten. Sverige behöver byggas samman - både socialt och fysiskt. Ett hållbart samhällsbyggande får inte skapa barriärer utan ska tvärtom bidra till en enklare vardag med smidigare transporter. Utöver utökad kollektivtrafik kan det handla om smidigare byten med hjälp av nya effektiva sätt att samordna kollektivtrafik, cykel och gång. Staden blir en helhet om det är lätt att ta sig mellan centrum och förort och mellan jobb och fritidsaktiviteter oavsett om man väljer buss, spårvagn eller cykel.

Att få utbyggd kollektivtrafik att hänga samman med stadsutveckling och bostadsförsörjningen är också en jämställdhetsåtgärd och en viktig fråga för våra unga. Kvinnor och unga åker kollektivt i högre utsträckning än andra grupper och bostadsbristen är särskilt kännbar för unga och studerande.

Ett effektivt och modernt transportsystem som hänger samman med stadsutveckling bidrar till ett ökat bostadsbyggande och gör Sverige till ett hållbart samhälle – både miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Utformningen av transportsystemen, bostäder, arbetsplatser och service hänger ihop. Städerna måste prioritera kollektivtrafik, cykel och gång och de nya stadsmiljöavtalen är en satsning i just denna riktning.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Ny strategi för flyget nästa år

Publicerad 29 december 2014 Uppdaterad 02 april 2015

Svenska Dagbladet 29 december 2014

På SvD Brännpunkt den 18 december skriver Cecilia Fahlberg, förbundsordförande i fackförbundet Unionen, om osund konkurrens och de följder det får för kabin- och markanställda inom flygbranschen.

För regeringen är förbättrade arbetsvillkor en högprioriterad fråga. Sverige ska inte konkurrera med lägre löner och sämre arbetsvillkor utan med kunskap, innovation och produktivitetsutveckling. Den utveckling vi nu ser, inte minst i transportbranschen, med allt större tidspress och lägre bemanning är fel väg att gå. Svenska löner och villkor ska gälla för alla som jobbar i Sverige. Regeringen kommer därför att påbörja ett arbete för att åstadkomma en ändring av EU:s fördrag som slår fast att den fria rörligheten för företag inte kan användas för att kringgå nationella lagar och kollektivavtal. Bara så kan vi främja en sund konkurrens i flygbranschen till gagn för både resenärer och anställda.

Dåliga arbetsvillkor riskerar också att innebära en säkerhetsrisk. När kostnadsbesparingar inom flygbranschen sker genom försämrade villkor för personalen i stället för genom ny teknik för bränslebesparing och smarta transportupplägg går det ut över både anställda, resenärer och klimatet. Denna sociala dumpning i transportbranschen är oacceptabel.

Jag delar helt Cecilia Fahlbergs uppfattning att regeringen inom ramen för EU-samarbetet bör driva frågan om arbetsvillkoren inom flyget. Som infrastrukturminister har jag därför redan haft kontakt med mina ministerkollegor i Danmark och Holland i frågan samt haft flera kontakter med Europaparlamentet om arbetsvillkoren för anställda inom flygbranschen.

I det fortsatta arbetet för bättre arbetsvillkor i flygbranschen är Unionens förslag värdefulla. Under nästa år kommer regeringen att presentera en

strategi för flygets utveckling i Sverige. Flygstrategin kommer att vara en del i arbetet för att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.

En av de bärande delarna av strategin kommer att vara ett arbete i Sverige, EU och globalt för bättre arbetsvillkor för anställda inom flyget. Tillsammans med fortsatt god tillgänglighet i hela landet och minskad klimatpåverkan utgör det regeringens prioriteringar på flygområdet.



Debattartikel från Näringsdepartementet

Vi gör det vi kan för järnvägen

Publicerad 22 december 2014 Uppdaterad 23 juni 2015

Svenska Dagbladet 22 december 2014 Allianspartierna med stöd av SD fällde regeringens budget. Förutom att agerandet försatte Sverige i ett allvarligt läge innebär det att viktiga satsningar går förlorade. Ett av de områden som nu får kraftigt minskade anslag är järnvägen.

Nyligen debatterades de ekonomiska ramarna för infrastrukturområdet i riksdagen. Varken allianspartierna eller Sverigedemokraterna visade något större intresse för frågan om järnvägen och röstade som väntat nej tack till en miljardsatsning på underhållet. Det innebär att Trafikverket nu går miste om 1,24 miljarder och tvingas bromsa in nödvändiga arbeten på spåren. Bland annat drabbas stambanan i övre Norrland, där viktigt arbete nu avstannar och skjuts på framtiden.

Det är för mig obegripligt hur skattesänkningar tillåts gå före satsningar på viktiga samhällstjänster som effektiva och hållbara transporter. En robust järnväg är avgörande för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna transportera sitt gods och för att vi ska kunna minska transportsektorns klimatpåverkan. Det ansvaret har vi både nu och gentemot kommande generationer.

Det är ett svårt läge för regeringen att inte kunna genomföra de reformer som vi avsåg. Men vi är fast beslutna om att fortsatt regera med full kraft, och göra de förbättringar som vi trots allt kan. Nyligen presenterade jag regeringens beslut om att ge utredningen om järnvägens organisation ett tilläggsdirektiv som ska utreda hur staten kan återta kontrollen över järnvägsunderhållet. Detta var ett vallöfte som socialdemokraterna gav och som vi nu infriar.

Förutom att stärka de järnvägsbanor vi redan har, behöver vi bygga nytt. Vi vill se ett mer hållbart transportsystem och satsar därför på nya höghastighetsbanor. Det kommer att frigöra kapacitet i det befintliga järnvägsnätet, inte minst för godstransporter. Därtill vill vi pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i samarbete med näringsliv, kommuner och regioner.

Sverige behöver stabila majoriteter i riksdagen. Endast så kan vi med kraft driva på för satsningar som stärker och utvecklar transportsystemet. Det är ett måste om vi ska lyckas att ställa om till en mer modern och klimatanpassad transportsektor och öka arbetstillfällena. Sverigedemokraterna har sagt att de vill fälla varje regering som inte anpassar sig efter dem. Regeringen vägrar ge Sverigedemokraterna det inflytandet.

Vad som nu behövs är samarbete för ett sammanhållet Sverige och jag hoppas att fler partier är beredda att axla det ansvaret.