

§ 1 Justering av protokoll

Protokollen för den 15–18, 21 och 22 september justerades.

§ 2 Anmälan om ersättare

Tredje vice talmannen anmälde

att *Mats Sander* (M) skulle tjänstgöra som ersättare för *Ulrika Heindorff* (M) under tiden för hennes ledighet den 2 november 2020–2 maj 2021 samt

att *Richard Herrey* (M) skulle tjänstgöra som ersättare för *Erik Ottoson* (M) under tiden för hans ledighet den 8 december 2020–31 januari 2021.

§ 3 Meddelande om särskild debatt om en ny bankläcka, skatteflykt och penningtvätt

Tredje vice talmannen meddelade att på begäran av Vänsterpartiets riksdagsgrupp skulle en särskild debatt om en ny bankläcka, skatteflykt och penningtvätt anordnas *fredagen den 16 oktober kl. 9.00*.

Från regeringen skulle statsrådet *Per Bolund* (MP) delta.

Den inkomna skrivelsen hade följande lydelse:

Begäran om särskild debatt om en ny bankläcka, skatteflykt och penningtvätt

Söndagen den 20 september 2020 offentliggjorde det internationella journalistnätverket ICIJ, där SVT ingår, en ny läcka med suspekta betalningar. Det handlar om över 2 000 hemliga dokument från USA:s finanspolis som visar hur enorma belopp med svarta pengar tvättas vita genom bland annat brevlådeföretag utan synlig verksamhet och pengaflöden till skatteparadis. Sammanlagt i läckan syns flöden på 17 000 miljarder kronor. Det handlar om 18 153 transaktioner som går under FinCEN Files och som visar hur misstänkta transaktioner går världen över via internationella och lokala banker. I läckan över misstänkta transaktioner återfinns också

Prot. 2020/21:20
13 oktober

svenska banker. Det är inte heller första gången svenska banker återfinns i internationella avslöjanden om skatteflykt och penningtvätt. Förra året gick Vänsterpartiet och Kristdemokraterna fram med ett gemensamt förslag i syfte att stoppa penningtvätt efter skandalerna kring Swedbank. Året innan avslöjades hur europeiska banker medverkat i skatteupplägg med aktieutdelningar och enligt tidigare bankchef vid SEB hade omfattade skatteupplägg med aktieägartransaktioner gjorts i Sverige. Vi kan alltså gång på gång se hur läckor om skatteflykt och penningtvätt avslöjas med svenska banker involverade i misstänkta transaktioner. Mot bakgrund av avslöjanden som upprepats vid flera tillfällen och senast söndagen den 20 september, begär Vänsterpartiet härmed en särskild debatt.

Stockholm den 23 september 2020

Maj Karlsson

gruppledare för Vänsterpartiet

§ 4 Meddelande om åiterrapportering från Europeiska rådets möte

Tredje vice talmannen meddelade att *tisdagen den 20 oktober kl. 13.00* skulle åiterrapportering från Europeiska rådets möte den 15–16 oktober äga rum.

§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Tredje vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2020/21:4 för torsdagen den 1 oktober i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från miljö- och jordbruksutskottet.

§ 6 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2020/21:21

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:21 Tullverkets befogenheter
av Borian Åberg (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 16 oktober 2020.

Skälet till dröjsmålet är finansministerns planering.

Stockholm den 12 oktober 2020

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Johan Ndure

Departementsråd

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:27 Akutplanen för klimatet
av Jens Holm (V)

Frågan kommer att besvaras fredagen den 27 november 2020. Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 8 oktober 2020

Miljödepartementet

Isabella Lövin (MP)

Enligt uppdrag

Egon Abresparr

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:39

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:39 Misstänkta oegentligheter vid SMHI
av Mikael Oscarsson (KD)

Frågan kommer att besvaras fredagen den 27 november 2020. Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 8 oktober 2020

Miljödepartementet

Isabella Lövin (MP)

Enligt uppdrag

Egon Abresparr

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:47

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:47 Extratjänster
av Lars Beckman (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 6 november 2020.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 7 oktober 2020

Arbetsmarknadsdepartementet

Eva Nordmark (S)

Enligt uppdrag

Catharina Nordlander

Rättschef

§ 7 Anmälan om faktapromemorior

Tredje vice talmannen anmälde att följande faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:

2020/21:FPM3 Förordning om fiskemöjligheter i Östersjön 2021
COM(2020) 436 till miljö- och jordbruksutskottet

2020/21:FPM4 Rådsrekommendation om strategi om att inskränka den fria rörligheten med anledning av covid-19-pandemin COM(2020) 499 till socialutskottet

§ 8 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Skatteutskottets utlåtande

2020/21:SkU15 Granskning av meddelande om en handlingsplan för rättvis och enkel beskattning till stöd för återhämtningsstrategin

Försvarsutskottets betänkande

2020/21:FöU2 Skärpta regler avseende hanteringen av sprängämnesprekursorer

Svar på
interpellationer

§ 9 Svar på interpellation 2020/21:7 om straffrättsliga åtgärder mot brister vid transport av farligt gods

Anf. 1 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag avser att agera för en konsoliderad tryckt utgåva på svenska av föreskrifterna gällande IMDG-koden och därmed skapa förutsättningar för rättslig prövning vid konstaterade brister i hanteringen av farligt gods.

Jag besvarade den 9 september i år en fråga rörande samma sak från Thomas Morell. Jag betonade då och vill återigen framhålla att regeringen anser att säkerheten i hamnar och på fartyg är viktig. Det är många faktorer som har betydelse för säkerheten, exempelvis regelverk och efterlevnad av bestämmelserna, myndigheternas tillsyn och möjligheten att beivra brott mot bestämmelserna. Vidare är det viktigt med ansvar, utbildning och kompetens hos aktörerna i transportkedjan.

Det är fartygets befälhavare som är skyldig att se till att fartyget är sjöklart innan resan påbörjas, vilket innebär att det är befälhavaren som har det yttersta ansvaret för att till exempel lastning av gods är korrekt utförd enligt kraven i de bestämmelser som finns.

Vad gäller frågan om att översätta IMDG-koden till svenska är det i första hand en fråga för berörda myndigheter att hantera. Det är viktigt att Transportstyrelsen samarbetar med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Kustbevakningen och andra myndigheter som berörs för att på bästa sätt kunna tillse att reglerna efterlevs för att upprätthålla en hög säkerhet till sjöss. Transportstyrelsen har inte uppmärksammat regeringen på att det skulle finnas problem med IMDG-koden eller till följd av

att samarbetet mellan myndigheterna inte skulle fungera. Riksåklagarens beslut i frågan kom relativt nyligen, och det återstår att se om det kommer att leda till förändringar i myndigheternas arbete. Jag kommer att noggrant följa myndigheternas arbete i denna fråga.

Prot. 2020/21:20
13 oktober

Svar på
interpellationer

Anf. 2 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Mikael Damberg!

Farligt gods är precis som det låter ett ämne eller något annat som är farligt. Det kan vara explosivt, självantändande, giftigt, frätande eller brandfarligt. Dessa ämnen ska hanteras på ett korrekt sätt oavsett om vi transporterar dem på väg, i luften eller ute på sjön. När det brister i hanteringen av det farliga godset måste det också få konsekvenser för de aktörer som inte sköter sig.

I och med den situation som råder för Kustbevakningen kan man alltså inte lagföra den som begår brott i samband med att fordon tas ut på fartyg. Man upptäcker brister; inte mindre än 40 procent av de fordon man kontrollerar har brister. Statistiken, i alla fall den jag har fått tillgång till, säger inte vad bristen bestod i eller vilket ämne som var aktuellt. Men det spelar egentligen inte så stor roll, för finns det brister i hanteringen av farligt gods utgör det en fara för människor som är i närheten eller för miljön. Ta bara dieselolja, alltså det vi kör våra fordon på – det räcker med bara några deciliter för att fördärva en vattentäkt för lång tid framöver. Det finns många sådana ämnen som kan få allvarliga konsekvenser för miljön. Därför måste det också få konsekvenser för den som medvetet bryter mot regelverket.

Statsrådet sa i sitt svar: ”Jag betonade då och vill återigen framhålla att regeringen anser att säkerheten i hamnar och på fartyg är viktig.” Ja, jag hoppas verkligen att regeringen tar det här på största allvar! Det gör nämligen vi andra som har varit aktiva inom transportnäringen. Statsrådet sa en annan sak i svaret, nämligen detta: ”Transportstyrelsen har inte uppmärksammat regeringen på att det skulle finnas problem med IMDG-koden eller till följd av att samarbetet mellan myndigheterna inte skulle fungera.” Då får vi väl hoppas att först den skriftliga frågan och sedan den här interpellationen har satt ljuset på någonting som regeringen måste ta tag i.

Bara för att illustrera hur jag upplever hur detta hanteras ska jag berätta om en händelse som skedde på väg för många år sedan. Jag stoppade ett fordon där lastsäkringen var bristfällig; det var inte en siffra rätt, om man uttrycker sig milt. Det var en äldre förare som körde fordonet, och jag påpekade att det fanns brister i lastsäkringen. Då sa han: ”Lille pojk, det där är så tungt att det står kvar!” Vad bra, svarade jag honom – då åker vi ut och gör ett bromsprov. Då slog han ut med bågge armarna och skrek: ”Det går inte! Då står det inte kvar!” Lite grann så upplever jag att regeringen hanterat frågan: Man upplever inte faran förrän man ställs inför det som är farligt.

Av de fordon som kontrolleras är det 40 procent som har brister, men man upplever inte den faran förrän någonting faktiskt inträffar. Det är ju så dags då, när vi står där med kanske svårt skadade människor eller ett allvarligt miljöproblem. Därför hoppas jag innerligt att regeringen efter den här debatten vidtar åtgärder för att den som bryter mot en så viktig lagstiftning ska kunna lagföras.

Anf. 3 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tackar interpellanten för en viktig interpellation. Det heter nämligen ”farligt gods” av en anledning, och att inte hantera godset på rätt sätt kan innebära en fara för såväl miljön som säkerheten för förare eller allmänhet.

Det är klart att det är viktiga frågor vi talar om, och regeringen tar detta på stort allvar. Det är därför vi tidigare har haft tidigare debatter om att kontrollerna måste öka. Där har vi konstaterat att det under ett antal år har varit för få kontroller på väg. Det gäller olika typer av vägkontroller av tung trafik. På senare tid har vi dock sett en positiv trend, och vi får hoppas att den håller i sig framöver. De första månaderna i år hade vi till exempel, jämfört med samma period förra året, ökade kontroller av kör- och vilotider, farligt gods, flygande inspektioner och cabotage.

Jag tror att det är viktigt att myndigheterna nu också får analysera vad det nya beslutet egentligen innebär och hur man ska jobba med det. Det är därför jag säger att jag har stort förtroende för att myndigheterna när de upptäcker problem i en verksamhet antingen rättar till problemet själva, genom egna åtgärder, eller återkommer till oss i regeringen och säger att de anser att vi behöver fatta ett beslut i någon fråga för att åtgärda ett problem.

Trots att vi har en del problem på detta område vill jag göra gällande att det inte är så att Kustbevakningen inte gör några kontroller alls. Det är fortfarande så att man gör de fortlöpande tillsynsarbetena. De görs ofta i hamn, som interpellanten vet, och i anslutning till hamnområdet.

Då sker tillsynen enligt ADR-reglerna för transport av farligt gods på väg i stället. Det är klart att det också är viktigt, men det är inte exakt samma sak som interpellanten tar upp. Men upptäcker man problem där har Kustbevakningen möjlighet att lägga förbud eller stoppa en transport från att åka ombord på färjan eller båten. Det är också ett viktigt instrument som man ska använda om farligt gods inte hanteras korrekt.

Detta är alltså inte ett oregerat område, men om man har problem på detta område förväntar vi oss att myndigheter antingen agerar på egen hand – vilket vi har stor förhoppning om att de ska göra – eller återkommer till regeringen med besked om hur de tycker att vi ska agera för att lösa problem som har uppstått med anledning av nya tolkningar.

Anf. 4 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Kruxet är kanske inte i första hand att myndigheten inte gör kontroller, för det gör de bevisligen eftersom 40 procent av de fordon man kontrollerar har brister. Problemet blir när myndigheten blir bakbunden och inte har verktyg för att lagföra den som begår ett allvarligt brott.

Riksåklagaren sa att den här lagstiftningen inte kan användas eftersom den inte finns i en tryckt, konsoliderad version på svenska. Den finns digitalt, men den går inte att använda i en domstol. Där står vi nu. Då måste man också från regeringens sida se till att vi får en översatt version av lagstiftningen, så att man kan lagföra dem som begår brott.

Nu ser vi att det är 40 procent av de kontrollerade fordonen som har brister. Då är det många som flyger under radarn. Man märker inte upp fordonen med orange skyltar eller andra etiketter som talar om vad det är för gods ombord. Man kanske inte lastsäkrar ordentligt. Det finns också exempel på att förarna inte har utbildning för att transportera farligt gods. Det kanske saknas transportdokument. I det läget är det ännu svårare för exempelvis räddningstjänsten att komma med rätt utrustning vid en olycka.

Många av de ämnen vi talar om reagerar med syre. Kommer de i kontakt med syre kan det uppstå en kraftig brand eller rent av en explosion. En del ämnen klarar inte av vatten, och sjöfart bygger ju på vatten.

Om man kan krypa under radarn, vilket man bevisligen gör, och det inte får konsekvenser skapar man en marknad för dem som vill runda systemet. Det leder också till att de företag som försöker följa regelverket, har utbildade förare, har rätt typ av fordon och gör allting rätt får högre kostnader. Då hamnar man i ett läge där man inte kan konkurrera, för den som inte följer regelverket kan ju erbjuda en billigare transport.

I slutändan är det några som blir förlorare på detta, nämligen vi vanliga medborgare, som kan utsättas för att ämnen kommer på drift i vattendrag eller frigörs i luften.

Det var en olycka på E6 utanför Ängelholm den 12 oktober. Då var det ammoniak i lasten. Nu säger jag inte att olyckan berodde på något fel. Det var en trafikolycka. Men det fick konsekvensen att man fick utrymma fastigheter för att ha ett säkerhetsavstånd till det olycksdrabbade fordonet.

Ska man transportera farligt gods måste det gå enligt regelverket för att så långt som möjligt minimera risken för skador på människor och miljö, och det måste också kosta pengar för den som bryter mot regelverket. Vi kan inte ha en situation där man inte kan lagföra den som inte sköter sig. Då hamnar ju myndigheterna i ett läge där de inte kan agera fullt ut.

Anf. 5 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag vill upprepa att det är viktigt att Transportstyrelsen samarbetar med MSB, Kustbevakningen och andra myndigheter som berörs för att på bästa sätt kunna tillse att reglerna efterlevs, så att man kan upprätthålla en hög säkerhet till sjöss.

Frågan om att översätta IMDG-koden till svenska är i första hand en fråga för berörda myndigheter att bedöma och hantera. Utslaget kom ju ganska nyligen, så jag är helt säker på att myndigheterna kommer att dra slutsatser av detta och återkomma, antingen med eget agerande eller genom att återkomma till regeringen om hur de anser att situationen ska hanteras.

Men vi ska inte sprida en bild av att Kustbevakningen inte kan kontrollera detta. Ska fordonet komma ombord på färjan måste det på något sätt rulla ombord. Då är vi i hamnområdena. Då har Kustbevakningen också muskler och lagstöd för att ingripa om man inte hanterat farligt gods på rätt sätt, och man kan straffas för det. Det finns också möjlighet att hindra godset från att köras ombord på båten, inte bara för att godset i sig har hanterats på ett straffbart sätt utan också med tanke på säkerheten ombord. Därmed åsamkas transportören eller logistikföretaget ytterligare kostnad om de inte sköter sig enligt regelverket.

Detta säger jag inte för att tona ned den andra frågan, men det finns alltså regelverk att agera efter som vi förväntar oss att myndigheterna också använder för att garantera säkerheten på väg och till sjöss. Ytterst är det befälhavaren som ska se till att godset och det som finns på båten håller säkerhet. Det är befälhavarens absoluta skyldighet att tillse detta.

Myndigheterna kan och måste agera, men de har också ett ansvar att analysera en ny situation och dra slutsatser utifrån den. Skulle de vilja återkomma till regeringen för att vi ska ta ytterligare initiativ är vi beredda att lyssna på det.

Anf. 6 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag får väl använda samma formulering som statsrådet själv och säga att jag noggrant kommer att följa myndigheternas arbete i denna fråga. Jag kan försäkra att jag kommer att göra det.

Låt mig bara belysa hur viktigt det är att detta med farligt gods sköts rätt. Hemma i Skaraborg hade vi för några år sedan en transport som inte var skyltad. Det gick alltså inte att se på fordonet att det innehöll farligt gods. Den transporten innehöll 22 500 kilo av ett självantändande ämne. När det självantänder blir omfattningen sådan att det närmast kan beskrivas som en explosion. Det räckte med att ämnet kom i kontakt med syre för att man skulle få en sådan effekt.

Tänk nu tanken att detta fordon hade varit på en båt i stället och att ingen hade vetat vad som finns i fordonet. Där finns alltså 22 500 kilo av ett ämne som kan självantända i en sådan omfattning att det närmast kan liknas vid en explosion! Jag tror inte att någon här skulle vilja befinna sig på den båten när det inträffar. Därför är det oerhört viktigt att man kommer åt dem som inte följer regelverket, för att skydda både människor och miljö.

Som sagt var: Jag kommer noggrant att följa fortsättningen i denna fråga.

Anf. 7 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag vill understryka att jag och regeringen också kommer att följa den här frågan med stort intresse. Ordning och reda på vägarna och hanteringen av farligt gods är prioriterade frågor för regeringen. Det är därför vi har gjort kraftfulla satsningar på att skärpa regelverk för att komma åt de företag som inte följer reglerna, så att det får mer kännbara effekter. Vi börjar nu äntligen att få upp kontrollerna av farligt gods och annan yrkestrafik i Sverige. Vi utreder en ny tillsynsorganisation.

Vi tar alltså ett brett grepp om detta. Jag vill garantera Thomas Morell att vi ser noga på den här frågan och följer myndigheternas arbete noga. Jag är säker på att det går att hitta en lösning även på detta. Men något farligt gods ska inte ombord på båtar – det kan och ska både myndigheter och befälhavare se till.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 8 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Louise Meijer har frågat mig om jag avser att införa möjligheter till visitationszoner och till att avlyssna gängkriminella personer utan konkret brottsmisstanke.

Det våld som kriminella nätverk står för måste bemötas med samhällets fulla kraft. De kriminella nätverken ska knäckas, brottsligheten ska tryckas tillbaka och tryggheten ska öka.

Med 34-punktsprogrammet genomför vi det största paketet mot gängkriminaliteten någonsin i Sverige. Programmet omfattar åtgärder på både kort och lång sikt. Vi ger nya verktyg till myndigheterna och skärper straffen, men vi genomför också långsiktiga insatser för att strypa gängens nyrekrytering.

Visitationszoner ingår inte i 34-punktsprogrammet. Som Louise Meijer angett har jag förklarat detta med att det är oklart om visitationszoner är ett effektivt verktyg mot skjutningar och annan gängkriminalitet, samtidigt som det finns risker förknippade med förslaget.

Det har däremot uppmärksammats att Polismyndigheten behöver bättre möjligheter till husrannsakan i kända kriminella miljöer när det inte finns någon konkret brottsmisstanke. Som en del av 34-punktsprogrammet har jag gett en utredare i uppdrag att mer generellt se över polisens möjligheter till husrannsakan i dessa fall och att lämna förslag som förbättrar möjligheterna att söka efter vapen och andra farliga föremål, till exempel explosiva varor. Utredaren ska redovisa uppdraget i slutet av den här månaden.

Möjligheter att använda hemliga tvångsmedel har stor betydelse i kampen mot den grova brottsligheten. Steg för steg genomför därför den här regeringen viktiga förändringar för att ge de brottsbekämpande myndigheterna effektiva möjligheter att hämta in uppgifter från elektronisk kommunikation.

Regeringen har infört nya regler om datalagring och ett förfarande som gör det enklare att besluta om hemlig avlyssning av elektronisk kommunikation.

I våras såg vi till att ett nytt tvångsmedel, hemlig dataavläsning, kunde införas. Med hemlig dataavläsning kan de brottsbekämpande myndigheterna hämta in fler uppgifter än tidigare, bland annat krypterad information. Det nya tvångsmedlet kan användas såväl under en förundersökning som i fall där det inte finns misstankar om ett konkret brott.

Inom kort kommer regeringen att tillsätta en utredning i syfte att ge de brottsbekämpande myndigheterna utökade möjligheter att använda hemliga tvångsmedel i fråga om grov och organiserad brottslighet. Utredaren ska bland annat ta ställning till om man bör få använda hemliga tvångsmedel i fråga om brott som i dag inte omfattas av regleringen.

Nya tvångsmedel eller utökade möjligheter att använda befintliga tvångsmedel får dock inte införas på ett lättvindigt sätt, och varje åtgärd behöver föregås av noggranna överväganden. Inte minst krävs det att nya åtgärder sätts in där de gör mest nytta. Regeringen har en kontinuerlig och tät dialog med Polismyndigheten och de andra brottsbekämpande myndigheterna om detta.

Svar på
interpellationer

Anf. 9 LOUISE MEIJER (M):

Fru talman! Tack, inrikesministern, för svaret!

Häromdagen kom den nationella trygghetsundersökningen, och den var intressant för alla oss som jobbar med dessa frågor att ta del av. Det man kan konstatera av den är att från att ha legat på en relativt stabil nivå för hur många personer och hur stor andel personer i samhället som känner sig oroade över utvecklingen av brottsligheten i samhället har vi nu uppnått och uppmätt den högsta nivån sedan mätningarna började.

Något som sticker ut, vilket kanske inte är förvånande, och som jag ska återkomma till är något som inrikesministern själv har påpekat: att bland unga män mellan 16 och 19 år är var femte person orolig för att bli rånad. Var femte ung kille är orolig för att råka ut för ett personrån.

Det är kanske inte så konstigt att vi ser en ökad oro i just den här gruppen eftersom vi också ser en ökad utsatthet för personrån i den här gruppen. Men inte bara killar mellan 16 och 19 år blir utsatta för detta. Det handlar också om i synnerhet barn som blir utsatta för personrån av andra barn. Vi vet att antalet anmälda brott av den här typen ökade med 31 procent under 2019.

Under Mikael Dambergs tid som inrikesminister eller i vart fall under tiden som hans regering har suttit vid makten har otryggheten gått från att prägla storstäder med utanförskapsområden till att nästan varje liten och medelstor svensk stad nu upplever att kriminalitet och otrygghet är en del av stadsbilden.

Mikael Damberg är inte förvånad över den ökade otryggheten, sa han i en intervju. Det förvånar mig att inrikesministern inte är förvånad, för det är hans regering som har ansvaret för utvecklingen sedan 2014. Om man då inte är förvånad, har man verkligen gjort tillräckligt?

Låt mig citera ur intervjun: ”Jag tror att den faktiska utvecklingen påverkar människors känsla av otrygghet, men statistiken visar ju också att det inte i första hand är fler människor som utsatts för brott generellt, utan det är känslan av otrygghet som framför allt växer.”

Låt mig ta ett exempel. I dag åkte jag upp till Stockholm med ett SJ-tåg. En ung kille i märkeskläder som knappt kan svenska sitter på tåget utan biljett. Konduktören avkräver personen biljett. Konduktören avvisar personen från tåget. Personen blir aggressiv. När jag pratar med konduktören efter detta berättar han för mig att det här inte är en ovanlig situation. Vi har en situation i Sverige där det inte alls är ovanligt att unga killar utan biljett blir aggressiva i så pass stor utsträckning att konduktörer inte längre vågar avvisa dem från tåg. Då undrar jag: Är det här inrikesministerns Sverige? Det är inte mitt Sverige.

Jag undrar också över de åtgärder som inrikesministern beskrev i sitt svar på interpellationen. Upplever inrikesministern att det verkligen är tillräckligt för att stävja de senaste årens utveckling, som han själv är ansvarig för?

Anf. 10 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det är viktigt att säga att jag kommenterade den här undersökningen från utgångspunkten att jag inte är förvånad över att människor känner ökad otrygghet när man var och varannan dag läser om skjutningar och att det ganska ofta förekommer sprängningar i offentliga miljöer i

Sverige. Det är klart att man blir orolig över det. Allt annat vore väldigt märkligt.

Men det leder också till tanken att vi är väldigt beslutna att det här inte ska bli en ny normalbild i Sverige. Det är inget vi ska vänja oss vid. Det är inte ett Sverige som jag eller något parti i den här riksdagen kommer att tillåta att bli en förlängning av utvecklingen i vårt land.

Det är därför vi genomför ett stort program för att öka tryggheten. I mitt svar tog jag bara upp delar av det. Det absolut viktigaste trygghetsarbetet är den stora expansionen av polisen, för jag tror att många människor upplever att polisen har varit för frånvarande och inte syntts tillräckligt mycket på platser där man förväntar sig att polisen ska finnas för att öka tryggheten och därmed snabbare kunna beivra brott.

Här genomför vi den största utbyggnaden av någon statlig myndighet just nu. Vi bygger ut polisen med en tredjedel fram till 2024. Det är en kraftig expansion, och vi har bara kommit halvvägs. Den stora tillväxten så här långt, ska jag vara ärlig och säga, har varit bland civilanställda. Eftersom det tar två och ett halvt år att utbilda en polis kommer tillväxten av poliser framför allt nu och framåt med de 3 000 polisstudenter som nu finns på polishögskolorna runt om i Sverige. Den här regeringen har också öppnat två nya polishögskolor för att kunna utbilda fler poliser.

Det här är ett arbete som måste bedrivas med kraft men också med långsiktighet. Det är där jag tror att man måste se att det inte finns ett ensamt förslag som vänder en sådan här utveckling. Det krävs att man mobiliserar hela samhället mot kriminaliteten och framför allt mot gängvåldet, som skapar så mycket otrygghet runt om i Sverige. Det har vi bestämt oss för att göra, och det kommer vi att fullfölja.

Jag tänkte inte i första hand välja att gå tillbaka i historien. Man kan göra det om man vill och fundera på hur långsiktiga de här satsningarna var tidigare. Men jag börjar inte med det i en interpellationsdebatt utan konstaterar att vi gör historiska satsningar på polisen och ger den nya verktyg. Vi skärper lagstiftningen så att straffen blir längre.

Vi jobbar också hårt med det förebyggande arbetet, för när vi talar om 17-åringar som begår grova brott kan ingen säga till mig att man inte skulle ha kunnat ingripa tidigare och hårdare för att se till att de här unga människorna inte hamnar på fel väg. Det förebyggande arbetet måste vara en viktig del i vårt arbete för att bekämpa otrygghet, annars kommer vi inte att lyckas med det viktiga uppdraget att öka tryggheten i Sverige.

I vissa delar av Sverige har man jobbat konsekvent under en längre tid. Ta till exempel Malmö, som har haft stora problem med gängkriminalitet. Där har man fyra år i rad sett skjutningarna minska i antal. Det märks också i ökad trygghet hos befolkningen. Det är klart att det hänger ihop – när polisen har möjlighet att göra kraftsamlingar och jobbar ihop med olika myndigheter, då får man effekt. Det måste vi göra över hela Sverige när polisen både växer och får nya verktyg.

Anf. 11 LOUISE MEIJER (M):

Fru talman! Inrikesministern säger att inget parti accepterar att situationen i dagsläget ska vara den nya normalbild av Sverige. Men det här är det nya Sverige. Det är så här det ser ut.

Jag bor själv i Skåne och tycker att det är intressant att inrikesministern tar upp Malmö. Malmö är inte en trygg stad i dag. Det är inte så att man

Prot. 2020/21:20
13 oktober

Svar på
interpellationer

kan åka till Malmö och säga att det inte finns problem där. Man kan inte heller åka till Malmö och säga: Titta, vad långsiktigt de har arbetat med sina förebyggande åtgärder!

Jag tar gärna debatten om förebyggande åtgärder varje dag, men jag vet att vi har olika syn på vad det egentligen är som är förebyggande när det gäller att stävja kriminaliteten.

Det handlar om krav och kunskap, inte i huvudsak om fler fritidsgårdar och fältassistenter. Det handlar om språkrav, om att ställa krav på att kunskap ska levereras i skolan och på att människor som kommer ut från skolan ska gå till ett arbete och om att se till att det alltid lönar sig att arbeta i stället för att gå på bidrag. Jag tar alltid gärna en debatt om de förebyggande åtgärderna.

Men låt oss återgå till sprängningar och skjutningar. Vi vet att både sprängningarna och skjutningarna ökar. Vi vet att det bland män i åldrarna 15–29 år är tio gånger fler som skjuts i Sverige än i Tyskland. Sedan 1996 har unga mäns risk att utsättas för skjutvapenvåld i Sverige femfaldigats.

Jag kan inte se att den här regeringen gör det som krävs för att stävja denna utveckling. Det är givetvis, som Damberg på ett snyggt sätt insinuerade, fler än den här regeringen som har ansvar för hur situationen ser ut i dag. Det får man nog erkänna.

Men under Socialdemokraternas tid vid makten sedan 2014 har utvecklingen eskalerat. Den har rusat till ett läge som aldrig någonsin skådats i Sverige, skulle jag vilja påstå. Vi ser barn råna barn. Vi ser hur konduktörer på våra SJ-tåg inte vågar avvisa personer som sitter med Versacebälten men påstår sig inte ha råd att köpa en biljett. Detta är inte rimligt.

Polisen uttrycker uppenbarligen offentligt, i till exempel *Ekots lördagsintervju*, att de vill försöka med visitationszoner, vilket skulle kunna vara ett mönsterbrytande förslag för att stävja kriminaliteten, och att de vill testa att avlyssna gängkriminella eller gängmedlemmar utan konkret brottsmisstanke. När de aviserar dessa förslag, både offentligt och säkert också till regeringen genom de goda kontakter och relationer som ni har, varför vill inte regeringen vidta dessa åtgärder? Varför är man inte beredd att göra detta? Det är min fråga till inrikesministern.

Anf. 12 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Bara för att avsluta diskussionen om Malmö – jag har inte påstått att Malmö inte har problem. Malmö är en av de städer som har störst problem med segregation och orättvisa därför att vi har haft en helt orimlig EBO-lagstiftning i Sverige, som den här regeringen nu skärper till och förändrar. Vi har haft ett system med arbetskraftsinvandring som har gjort att människor har kunnat bluffa sig in i Sverige men också att människor har utnyttjats kriminellt. Detta har sammantaget lett till en enorm segregation. Vissa städer och stadsdelar i Sverige har fått bära det stora ansvaret för svensk flyktingpolitik, som vi också har stramat åt de senaste åren.

Malmö har trots alla dessa utmaningar haft åtta år i rad med höjda skolresultat. Det innebär en otrolig ansträngning av en kommun med Malmös utmaningar att lyckas med detta. Och jag kan konstatera att skjutningarna har minskat i Malmö fyra år i rad.

Vi måste kunna diskutera städer som har haft och har stora problem men skapar någon form av positiv utveckling som visar att det går att få

ned skjutvapenvåldet. Den diskussionen måste vi ha i Stockholm nu. Vad ska Stockholm göra för att få ned skjutvapenvåldet och sprängningarna?

Jag tror att man kan lära en del av det som har hänt i Malmö – hur man med underrättelsearbete har lyckats ringa in de kriminella gängen och vet vilka som står för våldet. Man har också jobbat väldigt offensivt med avhoppningsprogram och Sluta skjut för att få ned våldsbenägenheten i gängen. Det har uppenbarligen gett resultat. Låt oss fortsätta det arbetet och lära av dem som trots väldigt stora utmaningar har lyckats åstadkomma resultat.

Vi behöver inte gå in på det, men det är klart att om vi hade haft fler poliser i dag hade vi varit ett tryggare samhälle. Vi hade haft närvarande poliser i de stadsdelar där vi har störst problem. Vi hade haft fler poliser i glesbygd, vilket vi ska diskutera senare, så att polisen inte hade haft så långa utryckningar. Men man kan inte dra ned på polisutbildningen med 90 procent och tro att det inte får konsekvenser. Man måste vara långsiktig i arbetet med att bygga ökad trygghet, också på den polisiära sidan.

Vi har en väldigt bra dialog med Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och övriga brottsbekämpande myndigheter. Hela 34-punktsprogrammet togs ju fram utifrån myndigheternas prioriteringar när det gäller vad man tycker är viktigast att jobba med för att öka tryggheten, men vi lyssnade också på de politiska partierna kopplat till de inspel som gjordes.

När det gäller hemliga tvångsmedel har vi gjort flera saker. Jag tror att det för att komma åt gängkriminella är helt avgörande att man får bättre möjligheter att jobba med hemliga avlyssningsmetoder på olika sätt. Den här regeringen har gjort mer än tidigare regeringar, och vi kommer väldigt snart med ytterligare ett paket, där vi kommer att titta på flera olika delar i detta för att utvidga möjligheten att fälla gängkriminella för deras brott. Men man måste alltid göra detta med väldigt stor varsamhet. Det är viktigt att man inte gör det på fel sätt så att man undergräver rättssäkerheten.

När det gäller visitationszoner vet jag att Moderaterna har en förkärlek för det förslaget och tycker att det är väldigt viktigt. Jag undrar bara: I vilka situationer kan en polis inte visitera för vapen och narkotika i dag? Jag har besökt i princip alla utsatta områden i Sverige, och jag har faktiskt aldrig träffat någon polis i de områdena som säger att man har problem att visitera för vapen och narkotika. Så jag undrar vilka problem det är vi löser.

När vi talar med Polismyndigheten ser de störst problem med husrannsakan. Där är regelverket inte riktigt tydligt. Jag ser fram emot att få utredningens förslag senare den här månaden för att verkligen kunna lyssna på myndigheten, ha en konstruktiv dialog och se till att rätta till de problem som finns.

Min bild är dock att polisen kan leta efter både vapen och narkotika om de behöver göra det, och då har de rätt att visitera – oavsett var i Sverige det sker och oavsett vem det gäller – för att se till att vapen eller narkotika inte används i vårt land.

Anf. 13 LOUISE MEIJER (M):

Fru talman! Regeringen kanske gör mer än tidigare regeringar gjorde *då*, men den socialdemokratiskt ledda regeringen gör inte mer än en moderatledd regering hade gjort *nu*. Det tror och hoppas jag i vart fall att väljarna ser.

Apropå att strama åt, både regler som gör det lättare att hindra gängkriminella och invandringen, som inrikesministern tog upp, vet vi att det

Prot. 2020/21:20

13 oktober

Svar på
interpellationer

förslag som kompromissats fram med regeringspartnern Miljöpartiet kommer att leda till en ökad invandring i förhållande till den vi ser just nu.

Apropå kompromisser har också det 34-punktsprogram som har utmejslats kompromissats fram med små partier som egentligen inte delar uppfattningen om vilka som är de mest prioriterade problemen i det svenska samhället just nu. Man har helt olika uppfattningar om vilka de stora samhällsproblemen är, och otryggheten är för dessa partier inte den mest prioriterade frågan.

I Stockholmsområdet finns det fler gängkriminella än i hela vårt grannland Danmark. Jag tror att detta talar för sig självt. Det är något som är fel här i Sverige. Det är något som är fel när fler skjuter på varandra här än i Tyskland och vi har fler gängkriminella i en viss region än man har totalt sett i våra grannländer.

Varför prövar man då inte det som görs i våra grannländer? Varför är man konsekvent emot visitationszoner, som polisen själva ber om? Varför är man konsekvent emot att gängmedlemmar ska få avlyssnas utan brottsmisstanke, vilket polisen också ber om? Om ingen vet varför detta förslag är effektivt, varför ber då biträdande rikspolischefen om detta offentligt i *Ekots lördagsintervju*? Det undrar jag.

Anf. 14 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tror att det är viktigt att se att vi är överens om mycket i den här interpellationsdebatten. Vi ska inte vänja oss vid skjutningar och sprängningar eller vid den otrygghet som har bitit sig fast i Sverige. Vi kan nog också vara överens om att orsaken till att vi har problem i dag måste sökas längre tillbaka i tiden. Både ditt och mitt parti bär nog ett ansvar för att det har blivit på det här sättet. Men det går inte att påstå att en politik där man drar ned på 90 procent av utbildningsplatserna på polisutbildningen inte får effekt för polisens förmåga att bekämpa brott.

När vi dessutom jobbar med att få till stånd en ny migrationspolitik i Sverige, där vi går från ett system med permanenta uppehållstillstånd till tillfälliga uppehållstillstånd, inför försörjningskrav i systemet och stramar upp till ett helt annat system än vi haft tidigare i svensk politik, kan man bara beklaga att Moderaterna inte orkar med att ta ansvar – vare sig i frågan om migration, i frågan om gängkriminaliteten eller när det gäller Sveriges försvar. Moderaterna ställer sig vid sidan om. Det är ert val, men det är inte så vi är vana vid att det stora oppositionspartiet i Sverige agerar vid stora händelser som påverkar vårt land. Då brukar vi bli överens.

Jag hade hoppats och trott att Moderaterna skulle orka mer i opposition, så att man faktiskt hade varit mer långsiktig i sin politik. Det är nämligen någonting som är helt tydligt: Ska vi bekämpa gängkriminalitet behövs det stora satsningar här och nu. Det krävs nya verktyg till polisen. Det krävs ett långsiktigt engagemang, inte bara från Polismyndigheten utan även från andra myndigheter. Det krävs ett förebyggande arbete, och det måste vara långsiktigt, inte kortsiktigt. Styrkan i det arbetet skulle bli ännu större om det fanns en bred politisk uppställning bakom detta. Tyvärr har vi ett moderat parti som inte orkar med det i opposition. Det är bara att beklaga.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 15 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att stärka polisens närvaro i de mindre kommunerna och inte minst på landsbygden.

Sverige ska vara ett tryggt land att leva i. Det förutsätter ett starkt rättssystem och en tillgänglig polis. Att det polisiära arbetet stärks och att fler poliser kan bekämpa brottsligheten och öka tryggheten i hela landet är prioriterade frågor för regeringen.

Polismyndigheten har ett svårt uppdrag som många gånger kräver tuffa prioriteringar mellan olika arbetsuppgifter och geografiska områden. Det är Polismyndigheten som avgör hur resurser ska fördelas internt inom organisationen och vilka åtgärder som behöver vidtas för att fullgöra de mål som myndigheten har.

Att antalet polisanställda ökar är en förutsättning för bättre tillgänglighet i hela landet. Från regeringens sida kommer vi att fortsätta vårt hårda arbete för att förbättra förutsättningarna för polisen att utföra sitt uppdrag. Här utgör utbyggnaden av Polismyndigheten en central del.

Vid utgången av juni var vi halvvägs till målet, och ytterligare nära 3 000 polisstudenter är på väg ut i verksamheten de närmaste åren. Det är också glädjande att färre poliser slutar inom myndigheten.

Polisutbildning bedrivs numera vid ytterligare två orter, och antagningen till utbildningen har mer än fördubblats sedan regeringen tillträdde. Polisutbildningen går för högttryck, men det dröjer ytterligare en tid innan vi får se den stora ökningen av poliser ute i samhället. Effekterna börjar förhoppningsvis bli mer synliga under 2021, men det är under 2022–2023 som vi kommer att få se den största effekten.

Från regeringens sida har vi en förväntan: När Polismyndigheten växer måste också närvaron av poliser ute i samhället öka. Detta gäller naturligtvis i hela landet, inte bara i storstäderna.

Anf. 16 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Det var med intresse jag följde den tidigare interpellationsdebatten. Det kretsade mycket kring stora städer som Stockholm och Malmö. Det är klart att det som sker där tar väldigt mycket resurser från polisen. Det går liksom inte att bortse från. Men samtidigt får man inte lämna övriga landet därhän – det är många som upplever att man gör det i dag. Det tar lång tid för polisen att komma på plats, om den över huvud taget kommer.

Uppe i Klimpfjäll hade en handlare inbrott. Handlaren fick vänta i tio timmar på att polisen skulle komma. Tio timmar – det skapar inte direkt trygghet för den som driver näringsverksamhet långt från en större ort. Om man ska vänta så lång tid innan polisen kommer kan man ställa sig frågan: Vad hade hänt om det hade varit ett betydligt allvarligare brott, kanske rent av med skjutningar eller någonting annat?

Tryggheten ska inte bara förunnas storstadsbor eller dem som bor i tätorter, utan tryggheten måste också vara given för den som bor någon annanstans. Vad får det för konsekvenser om människor börja känna sig

otrygga i sina hem? De kan ligga i norra Värmland eller i Dalarna eller var det nu kan vara. Man flyttar därifrån om man inte vågar bo kvar.

Jag satt i går kväll och pratade med en bussförare. Vi satt i gott och väl två timmar och diskuterade den situation som bussförarna på landsbygden upplever. Vi hörde i den tidigare debatten att tågvärdar på SJ:s tåg råkar ut för resenärer som inte vill betala och göra rätt för sig, och de utsätts för hot. Precis samma situation har bussförarna, trots att de kör på landsbygden, där en älg kanske springer över vägen och det i övrigt är ganska tomt. De vittnar om folk som går ombord på bussen. Jag kan återge vad bussföraren sa till mig i går. Om han ställer frågan till någon som går på och som vägrar att betala får han direkt ett svar tillbaka: Vill du ha stryk, eller? Han sa: Jag är så pass gammal nu att jag inte ber om stryk. Då får han hellre sätta sig i bussen och åka med.

Han vågar inte ta den konflikten med en som inte vill betala. Vad han också berättade var att han ser helt öppen narkotikahantering på bussarna ute på landsbygden.

Vi har fått en situation i samhället där de kriminella tar allt större plats. Det spelar ingen roll om vi pratar om storstäder – Stockholm, Göteborg och Malmö – eller, som här, om en liten by som heter Hemavan. Den ligger långt upp i Norrland, och där har man samma bekymmer. Det är det som är det otäcka. De kriminella skapar ett nätverk över hela vår yta och möter inte samhällets motstånd. Samhället måste vara starkare än de kriminella, för hamnar vi i en situation där samhället är svagare än de kriminella har vi kapitulerat. Det är förödande för rättsstaten om vi inte kan upprätthålla lag och ordning och trygghet för våra medborgare. Oavsett om man bor i Stockholm, Malmö, Göteborg eller Hemavan måste man ha samma rätt till trygghet.

Anf. 17 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Om det sista är vi totalt överens. Sverige ska vara ett tryggt land, och det ska man ha rätt att känna oavsett om man bor i en storstad, i en mindre stad eller på landsbygden i Sverige.

Lyckligtvis är landsbygden mer förskonad från grov organiserad brottslighet än de större städerna. Det är bra. Det speglas också i trygghetsundersökningarna att människor på landsbygden är tryggare än människor i städer, men vi ser en ökad otrygghet över hela landet.

Min slutsats av det är att vi måste ha en starkare statlig närvaro i hela Sverige i form av polis som kan ingripa. Vi har haft en period av för svag polisorganisation, helt enkelt, som har gjort att det har tagit väldigt lång tid innan polisen har kunnat rycka ut, innan man har kunnat göra anmälningar på plats och så vidare. Det tror jag också har lett till en minskad anmälningsbenägenhet. När polisen inte finns på plats är det inte säkert att man anmäler brott. Det är en väldigt farlig utveckling.

Jag ska ändå berätta en lite glädjande historia. Jag kom med nattåget i natt från Kiruna. I går var jag uppe i Kiruna. Där fick jag vara med och ta ett spadtag för ett nytt polishus. Det är en ganska stor händelse där. Där kan vi tala glesbygd – norra Lappland. Det är enorma områden men väldigt få poliser. Där bygger man alltså ett nytt polishus, framför allt eftersom gruvverksamheten ska fortgå och centrum flyttas.

Det nya polishus som byggs får moderna lokaler, men det blir också större än i dag. Man räknar med att uppemot 200 personer ska kunna jobba

i det nya polishuset. Det är 15 procent mer än tidigare. Man räknar alltså med en ökning på kanske uppemot 30 personer. Det är en spegling av polisens egen tillväxtplan. Nu ska man växa över hela landet. Därmed måste också ett nytt polishus i Kiruna ta höjd för fler anställda för att man ska kunna hantera en växande polisorganisation.

Det är den vägen som är den långsiktigt riktiga. Vad kan vi då göra på kort sikt? En väldigt viktig förändring som faktiskt trädde i kraft för bara några månader sedan är förändringen i kollektivtrafiken när det gäller kameraövervakning. Numera behövs det inte tillstånd för att sätta upp kameror i bussar, i tåg, i tunnelbanor och på stationer för att ge ökad trygghet till chauffören men också för att kunna beivra brott. Om det till exempel har förekommit narkotikaförsäljning eller annat kan polisen använda filmerna för att kunna komma åt brottslighet.

I det konkreta fallet med busschauffören tror jag att kameror ökar tryggheten. De gör det också möjligt att efteråt bevisa vad som har hänt på bussen. Det är ett steg som här och nu kan göra stor skillnad när det gäller att öka tryggheten för chauffören och resenärerna. Det är en förändring vi har genomfört under det senaste året som jag tror på sikt kommer att få ganska stor effekt när det gäller tryggheten på bussar, tåg och stationsområden.

Anf. 18 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Nu vet jag inte om man ska kalla Borlänge för glesbygd, men det är i alla fall inte en jättestor stad. Där har man ett jättebekymmer med ett område som heter Tjärna Ångar. Där försökte 50 barn komma åt glass i glassbilen, så man har ställt in turerna där. Taxi kör inte in där. Det har blivit ett område som folk ryggar för att befinna sig i.

Borlänge är inte ensamt om den här situationen; det är många andra orter i Sverige som har liknande problem, där kriminalitet och brottslig verksamhet tar så stor plats att vanliga människor inte vill vara där. Jag såg ett tv-inslag häromdagen. Efter sprängningen i Göteborg, då en liten flicka dessutom blev skadad av splitter, vill inte människor bo kvar i området.

Vi skapar en situation som gör att folk desperat försöker att hitta andra platser att bo på. Men inte ens på landsbygden, där det normalt bara springer omkring älgar och renar, kan man känna sig trygg. Även där gör sig kriminaliteten påmind.

Jag har i tidigare debatter med statsrådet sagt att jag tycker att satsningarna på polisen är bra, men jag tycker att det är för lite med tanke på att kriminaliteten tar sig allt större uttryck i samhället. Vi får heller inte glömma att Sverige är det enda land där barn har omkommit i den här typen av brottslighet, under fredstid. Den första var en fyraårig flicka i en bil som sprängdes på Torslanda i Göteborg. Den andra var en pojke som låg och sov inne i en lägenhet där en handgranat kastades in. I somras var det en tolvårig flicka.

Det som sker är oerhört alarmerande, och det räcker inte med de insatser som är gjorda. Man måste göra betydligt mer. Framför allt kanske man måste tänka i nya banor för att bryta utvecklingen, för om man inte får bukt med det här kommer det att bli helt omöjligt att klara sin verksamhet.

Det som var grunden för min interpellation var kvinnan som har haft en affär i Värmland i 31 år. Hon har haft 43 inbrott. Inte ett enda av dessa inbrott är uppkärlade – inte ett enda! Om det åtminstone hade varit ett som hade blivit uppkärlat, men det är det inte, utan det är 100 procent som det står ”noll” på. Sju av dessa inbrott var dessutom i år. Hon har fått köpa psykologhjälp till de anställda, för de känner sig inte trygga på jobbet.

Det här är en tapper kvinna som har kämpat emot i många år och som försöker att bedriva sin verksamhet i den här byn i Värmland. Vad händer den dag hon och många med henne inte orkar längre? Hur ska vi då klara livet ute på landsbygden?

Vi brukade raljera lite grann när vi åkte ut från polishuset i Skövde och skulle upp till Töreboda och Hova. Vapnen får osäkras när vi passerar Tidån, sa vi. Det var ett sätt att raljera, men tyvärr är det också en utveckling vi ser ute i samhället: De kriminella finns där ute, de är beväpnade och de drar sig inte för att använda dessa vapen.

Man springer omkring med automatvapen på stan och skjuter. Alla som har hållit ett automatvapen i hand vet vad konsekvensen blir när man väl trycker på avtryckaren: Risken att oskyldiga människor dör är överhängande.

Nu måste vi tag i det här problemet – nu, direkt.

Anf. 19 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Nu har Thomas Morell haft två inlägg. Jag delar hans problembeskrivning, men han har inte kommit med ett enda förslag på vad man ska göra. ”Mer”, hörde jag. Annars har jag inte hört något förslag på vad man ska göra. Att göra ”mer” kanske inte räcker som åtgärdsprogram.

Jag tar de här frågorna på väldigt stort allvar. Jag har varit i Tjärna Ängar. Jag har besökt området och tittat på hur man jobbar mellan polis och kommun. Det är uppenbart att den polisiära närvaron har varit för svag under lång tid. Det är uppenbart att man vill ha fler kameror för att öka tryggheten, men man vill också jobba mer långsiktigt.

Mitt största problem med Sverigedemokraternas ekonomiska politik är det här: Ni drar konsekvent bort alla pengar som leder till ökad integration i samhället. Pengar ska bort från den nya myndigheten som ska bekämpa segregation, pengar som framför allt skulle gå till de kommuner som har störst problem med sådana här områden. Det handlar om pengar till skola och socialtjänst, riktade till de här områdena, så att barnen får en bättre förutsättning att lyckas och inte hamnar i negativa spiraler och kriminalitet.

Det är det här som är baksidan av Sverigedemokraternas ekonomiska politik, nämligen att pengarna alltid ska tas från det förebyggande arbete som kan leda till att vi inte får värre problem i framtiden.

När vi talar om otryggheten på landsbygden får vi vara försiktiga med beskrivningar av människor med automatvapen som springer omkring överallt. Vi har problem med gängkriminalitet. De skjuter och spränger mycket mot varandra, och det finns en risk att allmänheten drabbas. Men det gäller inte i första hand på landsbygden i Sverige. Det måste vi ändå vara tydliga med.

De absolut främsta gängkonflikterna har sin rot i och koppling till de särskilt utsatta områdena runt om i Sverige – det är därför dessa områden är särskilt utsatta, och det är därför polisen har pekat ut dem. På lands-

bygden har vi dock problem med annan typ av kriminalitet, och brott mot butiker är ett sådant exempel.

Regeringen har inte bara lovat att bygga ut med fler poliser, utan vi har också lovat att underlätta kameraövervakningen, vilket vi har gjort. Vi har sett till att vi har ett organiserat arbete mot internationella stöldligor. Vi har nu en lagrådsremiss ute med förslag som innebär att man har möjlighet till tillträdesförbud för butiker, att man kan ge sig på dem som håller på med systematiska stölder – läs: stöldligor – och att det blir hårdare straff.

Steg efter steg pressar vi alltså fram hela systemet för att öka tryggheten, och vi har bestämt oss för att göra det långsiktigt och med kraft. Det är ingen enkel uppgift. Det här är problem som har fått växa till sig under ganska lång tid, och det krävs hela samhällets kraft för att bekämpa kriminaliteten och öka tryggheten.

När vi ser att polisen har tagit bort vissa områden från listan över särskilt utsatta områden i kommuner som har haft störst problem med trygghetsfrågorna har det nästan alltid föregåtts av att polisen har varit mer närvarande, att fastighetsägare har gjort investeringar, att kommunen har funnits på plats och att civilsamhället har gjort ytterligare insatser. Det vill säga, hela det vanliga samhället mobiliseras och är närvarande i de här områdena. Det är det som ökar tryggheten, men det skapar också framtids-tro i de här områdena. Därför tror jag att man måste göra båda delarna.

Anf. 20 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Damberg!

Förslag har vi gott om. Jag skulle hemska gärna lämna över vår motion på 60 sidor som har med vägtrafiken att göra, för där finns det en oerhört viktig del som handlar om att minska näringstillförseln till de kriminella.

Kruxet för dem som bor ute på landsbygden är att när alla resurser läggs i de stora områdena, där vi har våldsamma brott i form av skjutningar och sprängningar, försvinner den polisiära närvaron ute i de mindre orterna. När man gjorde kraftsamlingen nere i Malmö var det många av poliserna i Skaraborg som skickades ned till Malmö för att genomföra dessa åtgärder där. Då hade man inte de resurser som behövdes på hemmaplan, så det blir en dominoeffekt.

Man måste det första man gör strypa näringstillförseln till de kriminella nätverken, för om de fortfarande har sin näring blir de svårare att bekämpa. Ett av de viktigaste sätten att knäcka de kriminella nätverken är att vara på dem ute på vägen. Vägen är deras livsnerv; det är där de skapar de ekonomiska resurserna, och det är alltså i första hand där myndigheterna ska ha sin närvaro för att kunna stoppa utvecklingen på den kriminella sidan. Kan man stoppa näringstillförseln till den kriminella verksamheten blir den lättare att bekämpa. Man ska röka ut dem, helt enkelt.

Jag får väl avsluta den här interpellationsdebatten på samma sätt som den förra: Jag kommer noggrant att följa utvecklingen i frågan.

Anf. 21 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det här är en viktig interpellation om närvaron av poliser över hela landet, och jag kan lova interpellanten att jag kommer att fortsätta att jobba för det som många inte trodde var möjligt: att bygga ut polisorganisationen med 10 000 fler anställda till 2024. Vi har kommit halvvägs, faktiskt lite före plan. Fram till nu har det varit mycket civilanställda,

Prot. 2020/21:20

13 oktober

Svar på

interpellationer

men nu ökar också poliserna. Varje halvår anställs det fler poliser runt om i Sverige.

För att nyansera bilden lite av Polisregion Nord, som kanske är den region som har drabbats minst av de eskalerande gängkonflikterna i Sverige, är det bara det senaste året 100 fler anställda i Polisregion Nord. Det märks alltså över hela landet när vi nu börjar växla upp polisen.

Mitt svar på detta är därför fler poliser och fler kameror där otryggheten är störst. Det är hårdare straff så att de gängkriminella sitter i fängelse längre, men det är också fler verktyg till polisen så att de kan komma åt de gängkriminella, som sedan kan få en fällande dom. Men det är också ett väldigt viktigt förebyggande arbete.

Tittar vi på var gängkriminaliteten plågar samhället som mest är det i våra fattigaste bostadsområden runt om i Sverige. Och menar man allvar med att minska nyrekryteringen måste man orka med att jobba förebyggande också. Det handlar om riktade satsningar på skolan och socialtjänsten och om att faktiskt jobba för att unga människor inte ska hamna i kriminalitet. Inte minst handlar det om ett integrationsarbete som man måste orka med att resurssätta. Där har Sverigedemokraterna tyvärr väldigt mycket mer att göra, eftersom de skapar större problem genom att ta bort pengar till integration. Det ökar inte tryggheten i samhället.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2020/21:31 om underhållet av Stångådalsbanan, Tjustbanan och övriga regionala järnvägar

Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Mattias Bäckström Johansson har frågat mig vad jag och regeringen avser att göra för att komma till rätta med det uppdämda behovet av underhåll på Stångådalsbanan, Tjustbanan och övriga regionala järnvägar på både kort och lång sikt.

Regeringen har höga ambitioner när det gäller den svenska järnvägen. Efter år av underinvesteringar i svensk infrastruktur beslutade regeringen 2018 om en nationell plan för infrastrukturen. Den innebär en satsning på över 700 miljarder kronor till investeringar i hela landet. Det är bland annat den största järnvägssatsningen i modern tid med omfattande nyinvesteringar men också en rekordstor ökning av järnvägsunderhållet. Beslutet innebar att anslaget till järnvägsunderhåll ökade med 47 procent jämfört med den föregående planen. En viktig del i framtagandet av en nationell plan var regionernas prioriteringar av vilka objekt som var mest angelägna.

Regeringen har fortsatt att satsa på järnvägen. I enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2020 genomförs satsningar på järnvägsunderhåll med 100 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022. Efter regeringens förslag i en extra ändringsbudget i maj 2020 tillförs ytterligare medel till underhåll av järnvägar omfattande totalt 720 miljoner kronor. Regeringen har även i budgetpropositionen för 2021 föreslagit utökningar av järnvägsunderhåll med 500 miljoner kronor per år under perioden 2021–2023.

Nu har arbetet inletts med att ta fram en ny nationell plan, och under processens gång kommer det att ges flera möjligheter att lyfta fram regio-

Anf. 23 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD):

Herr ålderspresident! Jag tackar statsrådet för svaret på min interpellation. Det är givetvis bra att det finns en positiv ansats när det kommer till investeringar i svensk järnväg och infrastruktur. Men det är ändå lite svårt att känna igen sig i den offensiva beskrivning som statsrådet försöker ge sken av i sitt svar, särskilt om man kommer från de sydöstra delarna av Sverige.

Som en inledning på denna interpellationsdebatt skulle jag vilja ta med statsrådet på en resa och beskriva hur det kan se ut på de regionala järnvägarna, och då specifikt de järnvägar som åsyftas i interpellationen.

På Stångådalsbanan, som går mellan Kalmar och Linköping, har ungefär var åttonde resa blivit inställd under den senaste tioårsperioden. Det är en nivå som ligger väsentligt över hur det ser ut för landet i övrigt. Om man jämför detta med den andra banan, Tjustbanan, som går mellan Västervik och Linköping, är det ganska bra jämförelsesiffror. På Tjustbanan har i genomsnitt var fjärde resa blivit inställd under den senaste tioårsperioden. Enskilda år har nästan hälften av alla avgångar blivit inställda.

När man väl har kommit med på en avgång får man åka på någon av de två banor som saknar elektrifiering. Här trafikeras banorna i stället av tåglok som körs på fossil diesel, vilket inte direkt är i linje med de ambitioner som finns och som regeringen säger sig vilja ha för att kunna nå fossilfrihet.

Om man har kommit i väg på en tågresor är restiden mellan Kalmar och Linköping på Stångådalsbanan lite drygt tre timmar. Det ger en genomsnittlig hastighet på ungefär 70 kilometer per timme. Det är förvisso snabbare än vad man kanske orkar och kan cykla uthålligt, eller ens komma upp i. Men samtidigt är det i nivå med att köra en trimmad moped. Detta kan jämföras med genomsnittshastigheten på stambanan som är mer än den dubbla om man reser mellan exempelvis Stockholm, Göteborg och Malmö, och som avsevärt överstiger den genomsnittliga hastigheten för bilar.

Problemen på dessa banor förväntas också öka med fler solkurvor, rälsproblem, spårlägesfel och ytterligare nedsatt hastighet. Även oväder medför dessutom att banorna stängs, eftersom de inte är trädsäkrade. Här borde man rimligtvis anta att nödvändiga åtgärder och investeringar i underhåll är inplanerade och verkställs för fullt. Men i stället saknas helt medel i den nuvarande planen för banornas behov av underhåll och upprustning. Detta framstår, åtminstone för mig, som besynnerligt om man nu vill att fler människor ska kunna resa kollektivt.

Herr ålderspresident! Därför undrar jag vad regeringen och statsrådet avser att göra för att säkerställa att infrastrukturinvesteringar kommer landets alla delar till godo.

Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Jag tackar Mattias Bäckström Johansson för detta. Jag är också smålänning och känner väl till de aktuella banorna och tycker, vilket är uppenbart, att vi behöver satsa ännu mer på järnvägen framöver. Det är ingen tvekan. Vi gör den största järnvägssatsningen i mo-

dern tid i den nationella plan som nu föreligger. Vi gör också omfattande satsningar varje år på att öka järnvägsunderhållet, eftersom vi hade en situation med år av underinvesteringar. Då prioriterade partier som Sverigedemokraterna väljer att samarbeta med skattesänkningar före investeringar. Det viktigaste var då att genomföra jobbskatteavdrag 1, 2, 3 och 4 i stället för att investera i svensk järnväg. Vi hade till och med en finansminister som gjorde en poäng av att man inte skulle investera i järnvägen.

Jag noterar att när Sverigedemokraterna nu själva får möjlighet att formulera sin trafikpolitik lyfter de på sin pressträff fram följande viktiga prioriteringar att göra i svensk infrastruktur: E16, riksväg 40, riksväg 25, E10 och riksväg 56. Men det är inte mycket järnväg som Sverigedemokraterna själva väljer att lyfta fram som viktiga satsningar.

Inför kommande nationell plan vill jag att vi för en ordentlig diskussion i alla regioner om vad som är de viktigaste prioriteringarna. Utgångspunkten för regeringen är att vi behöver investera mer i det som är omställning och klimatsmarta transporter. Det inkluderar satsningar på stambanor och på Norrbotniabanan men också på andra delar av det svenska järnvägssystemet. Det är nödvändigt om man ska kunna förstora arbetsmarknadsregionerna och se till att det kan göras med klimatsmart resande.

Grundfrågan tillbaka till Mattias Bäckström Johansson blir: Kommer Sverigedemokraterna att prioritera järnvägen? Kommer järnvägssatsningar att vara en viktig del i de satsningar som ni prioriterar inför kommande arbete med infrastrukturproposition och så småningom en nationell plan? Kommer ni att lyfta fram betydelsen av järnväg och klimatsmarta resor? Det är inte så att Sverigedemokraterna har ett bra register av insatser när det gäller klimatpolitiken. Men nu finns chansen att lyfta fram det som är nödvändigt för att vi ska minska utsläppen än mer och ha än mer framåtsyftande infrastrukturensatsningar när det gäller klimatsmarta resor. Och det är kanske aktuellt att göra satsningar på ännu större delar av det svenska järnvägssystemet.

Regeringens utgångspunkt – den är viktig – är att vi både inför den förra nationella planen och inför det arbete som nu är på gång lyssnar in alla regioners prioriteringar. Jag noterar att det i Kalmar och Östergötland fanns lite olika prioriteringar av vad som var de viktigaste insatserna när det gäller att förstärka järnvägen. Men jag kommer även denna gång att lyssna ordentligt, träffa näringslivsföreträdare, civilsamhälle, regionpolitiker och kommunpolitiker, eftersom jag ser behovet av att investera för att vi ska klara klimatomställningen. Den utgångspunkten är viktigare än skattesänkningar, och det är den samhällsdebatten som vi kommer att ha under det kommande året. Klarar vi av att ha modet att investera för att också klara klimatomställningen och bredda arbetsmarknadsregionerna, då tror jag att vi också kommer att ha möjlighet att rusta upp inte minst stora delar av det mindre järnvägsnätet i Sverige.

Anf. 25 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD):

Herr ålderspresident! Det statsrådet säger är inte annat än politisk retorik. Det finns inget motsatsförhållande mellan jobbskatteavdrag och investeringar i infrastruktur. Jag konstaterar också att regeringen inte heller har tagit bort de jobbskatteavdrag som har införts. I stället har regeringen gått ännu längre och sänkt skatten för dem som har de allra högsta inkomsterna genom att ta bort värnskatten, vilket Sverigedemokraterna motsatte sig.

Medlen hade kunnat komma landet mer till godo genom satsningar i bland annat infrastruktur.

Det som jag vill lyfta fram i den här debatten är kopplingen till fossilfrihet. Här finns tåg som fortfarande går på diesel. I den kontexten väljer regeringen att vara mer fokuserad på snabbtåg som ska kosta hundratals miljarder och som inte direkt kommer landsbygden eller de regionala järnvägarna till del på något sätt. Det finns ett uppdämt underhållsbehov om man ens ska kunna köra på dessa banor. Det här kan vara en möjlig stimulationsåtgärd med de initiativ som finns från regionen med en snabbstart för sydöstra Sverige.

Staten har ett övergripande ansvar för att järnvägstrafik och infrastruktur ska fungera i hela landet. Men med tanke på de prioriteringar som staten har gjort tidigare för den delen av landet är det svårt att tro att man tycker att det är viktigt, eller så nöjer man sig med att hålla sig till läpparnas bekännelse.

Trots att både hushåll och näringsliv rankar infrastrukturen i Kalmar län som sämst har det inte föranlett några specifika eller utmärkande satsningar. Trots att banorna konsekvent konkurrerar om att tillhöra de sämsta i landet när det kommer till tillgänglighet och inställda resor har det inte heller föranlett specifika eller utmärkande satsningar på något sätt. I den senaste planen tillmäts Kalmar län den i särklass lägsta andelen satsningar per invånare. En relativt stor andel går till underhåll och vidmakthållande av Ölandsbron, vilket inte är direkt offensivt spenderade pengar över huvud taget.

I den underhållsplan som statsrådet hänvisar till i sitt svar finns inte heller pengar för spår, rälsbyten, signalåtgärder eller elektrifiering av nämnda banor. Någonstans här kvarstår frågan: På vilket sätt, herr ålderspresident, kommer statsrådet och regeringen att arbeta för att se till att det blir en mer proportionell fördelning av infrastrukturpengar så att det finns en koppling till att man ska kunna bo, verka och leva i hela Sverige?

Anf. 26 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Det är onekligen så, Mattias Bäckström Johansson, att den nationella plan som finns innefattar infrastrukturinvesteringar i hela landet. Här är det rekordsatsningar inte bara på järnväg utan också på järnvägsunderhåll och vägunderhåll i hela landet, från vägar i Västerbottens inland, E10 i Kiruna, hamnen i Luleå och Göteborgs hamn till E22 i Jämjö eller Sydostlänken i Blekinge. Här finns satsningar i hela landet, och de är en förutsättning för att landet ska fungera.

Efter år av underinvesteringar där fokus ibland enbart hamnade på storstädernas satsningar fick vi 100 miljarder kronor mer 2018, när en socialdemokratiskt ledd regering prioriterade infrastrukturen och satsningar i hela landet.

Jag är kanske felunderrättad, men jag vill ändå än en gång ställa ett par frågor till Mattias Bäckström Johansson. I det förslag som Sverigedemokraterna har lagt fram för riksdagen, där ni räknar upp enskilda objekt, kan jag inte se något järnvägsobjekt, till exempel Stångådalsbanan eller för den delen Tjustbanan. Ska jag tolka det som att Sverigedemokraterna, när man själv preciserar frågan, väljer att inte ha med dessa, eller finns de med någon annanstans? Utgångspunkten måste väl ändå vara att vi behöver satsa mer på ett eftersatt järnvägssystem? Jag tror att det är helt nödvändigt efter

Prot. 2020/21:20

13 oktober

Svar på
interpellationer

tidigare underinvesteringar. När vi gör den största satsningen någonsin, rekordökar underhållssatsningen med 47 procent, märker vi också att det leder till resultat i förbättrad punktlighet. Relativt nyligen kom en rapport som visade den bästa punktligheten någonsin. Det ska vi glädjas åt. Men när trafiken väl ökar, om pandemin avklingar, ska vi vara medvetna om att vi når kapacitetstaket. Det är trångt på spåren! Vi behöver bygga mer järnväg.

Jag noterar att Sverigedemokraterna inte prioriterar mer järnväg. Tvärtom har ni varit uttalade motståndare till satsningar på att förbättra kapaciteten i det svenska järnvägssystemet. Jag skulle naturligtvis välkomna om Sverigedemokraterna nu också kunde se vikten av att satsa på den svenska järnvägen. Men hittills har jag inte sett den prioriteringen.

Var så god, Mattias Bäckström Johansson, berätta nu hur ni ska satsa på järnvägen.

Anf. 27 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD):

Herr ålderspresident! I Kalmar län råder den i särklass lägsta nivån per medborgare i landet, som understiger den proportionerliga andel som rimligtvis borde finnas. Det är något som har varit konsekvent under en längre tidsperiod. Därför blir det svårt att upprätthålla en förståelse för hur man jobbar med dessa frågor. Det känns som att det finns ett omtag att göra för en regering framöver, oavsett färg, för att upprätthålla en god infrastruktur i landets alla delar.

Jag kan svara statsrådet att vi inte ägnar oss åt planekonomi på det sättet att vi pekar ut exakt vad som ska göras. Det verkar finnas en ingång från regeringens sida att oppositionen ska peka på vilka projekt som ska genomföras. Detta ska någonstans styras av principer.

Jag kan förstå att det finns en vilja till en budgetdebatt, men då välkomnar jag statsrådet att närvara när det utgiftsområdet kommer att debatteras i riksdagens kammare, vilket ju inte är ämnet för just den här debatten.

Jag vill avslutningsvis framhålla att de regionala järnvägarna är viktiga och inte får glömmas bort. De relativa avstånden inom landet riskerar i stället att öka, vilket för människor längre bort och gör det allt svårare att hålla ihop landet, framför allt om man vill leva upp till devisen att hela landet ska leva.

För dem som bor på landsbygden är det svårt att förstå det ensidiga fokus som regeringen uppvisar för snabbtågen. Det är inte så att landsbygden direkt imponeras av prioriteringar att spendera hundratals miljarder för tåg som ska gå aningen fortare på bekostnad av övrig infrastruktur och av tåg som i många fall inte går alls, i låg hastighet eller på fossil dieselolja.

Min förhoppning är att man tar möjligheten att investera i den infrastruktur som är viktig för landet och olika arbetsmarknadsregioner, så att Sverige kan gå stärkt ur detta. Det vore bra för landsbygden och är viktigt för att kunna bo, verka och leva i landets alla delar.

Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Jag deltar i de budgetdebatter som trafikutskottet håller. Jag ser att trafikutskottets ordförande är här i kammaren, och han kan intyga detta. Jag tycker att det är viktigt, och jag tar gärna den debatten.

Jag antar att det kan bli ett visst bekymmer för Mattias Bäckström Johansson eller för Sverigedemokraterna att å ena sidan tala sig varm för satsningar på Stångådalsbanan och Tjustbanan och å andra sidan att satsningen inte finns med när man själv ska precisera budgeten. Då är det bara vägsatsningar, inte järnvägsatsningar.

Politik handlar också om att kunna fullfölja det man säger, det vill säga att i realiteten föreslå åtgärder, redovisa dem och se till att det är trovärdigt att det går att finansiera dem. Här har Sverigedemokraterna uppenbarligen en läxa att göra.

Jag kommer att lyssna på alla regioner inför den nya nationella planen. Det är viktigt eftersom det är så Sverige fungerar. Vi har i regionerna ett stort ansvar för prioriteringar i infrastruktur. De kopplas så tydligt samman med bostadsutvecklingen, förstoringen av arbetsmarknadsregioner och förutsättningar att klara klimatkraven. Den dialogen kommer jag självklart att ha med Kalmar län, Östergötlands län och andra delar av landet för att lyssna in synpunkter och prioriteringar.

Min prioritering och regeringens prioritering är tydlig: Vi ska klara klimatkraven. Vi ska hålla ihop landet. Vi ska se till att förstora arbetsmarknadsregionerna så att fler kan pendla till jobbet eller till vänner på ett klimatsmart sätt. Det kommer att innebära mer resurser, och det är viktigare än skattesänkningar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:32 om en avveckling av Bromma flygplats

Anf. 29 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Jens Holm har frågat mig om vilka slutsatser jag drar av Swedavia AB:s Brommaanalis och om jag avser att agera mot de höga biljettpriserna på Arlanda Express.

Spridningen av det nya coronaviruset och sjukdomen covid-19 har påverkat flygresandet dramatiskt, och flygtrafiken har minskat kraftigt. Vi befinner oss i ett läge där framtidsutsikterna är osäkra, och både minskat flygande och covid-19 påverkar flygmarknaden på både kort och lång sikt.

Under rådande marknadsförutsättningar har Swedavia utifrån bolagets uppdrag och affärsmässiga perspektiv gjort en konsekvensanalys av den fortsatta driften av Bromma. Bolaget har presenterat sina slutsatser, och jag kan konstatera att Swedavias bedömning är att det under rådande marknadsförutsättningar inte är affärsmässigt motiverat att driva Bromma vidare. Konsekvenserna av Swedavias bedömning måste nu analyseras.

Att fler tar kollektiva färdmedel, som tåg, till och från Arlanda är eftersträfvansvärt. Biljettpriserna påverkas av stationsavgiften, som är den särskilda avgift som järnvägsföretag ska betala till A-Train AB för varje resenär eller pendlare som stiger av eller på järnvägsföretagets tåg på Arlanda central. Rätten att sätta stationsavgifter tillkommer A-Train i egenskap av nyttjanderättshavare till Arlandabanan. Regeringen har inte möjlighet att påverka avgifterna.

Anf. 30 JENS HOLM (V):

Herr ålderspresident! Jag vill tacka ministern för svaret på min interpellation.

Under rådande pandemi har flygandet i Sverige gått ned med över 80 procent, och en av de absolut värst drabbade flygplatserna är just Bromma flygplats här i Stockholm. Utifrån ett flygplatsperspektiv är detta förstås inte positivt.

Vi ska dock komma ihåg att varje kris också bär en möjlighet inom sig. Här ser vi att flygandet har gått ned väldigt mycket, och detta ger en möjlighet att koncentrera flygandet till en flygplats här i Stockholm i stället för att ha två. Kanske kan en del flyglinjer också läggas ned helt och hållet och ersättas med tågresor. Jag ser att flygbolagen, inte minst flygbolaget BRA, inte verkar beredda att öppna alla flyglinjer som de tidigare hade.

Jag tycker att det är jättebra, herr ålderspresident, att Tomas Eneroth och regeringen gav Swedavia uppdraget att göra en konsekvensanalys av Bromma flygplats framtid. Nu är den konsekvensanalysen färdig, och Swedavia konstaterar mycket riktigt att det inte är hållbart att driva Bromma flygplats vidare. I sin konsekvensanalys säger de bland annat att det inte är affärsmässigt motiverat att driva Bromma vidare samt att konsekvenserna av ett politiskt beslut om en förtida nedläggning är hanterbara och sammantaget medför fördelar för Swedavia.

Swedavia vill alltså ha ett uppdrag från regeringen om att få avveckla Bromma flygplats fortast möjligt. Det var också slutsatsen då Swedavias ledning uppvaktade trafikutskottet för ett par veckor sedan. De var tydliga med att det finns stora möjligheter – inte bara kan Stockholms stad utveckla Bromma flygplats till en levande stadsdel med kanske 30 000 nya bostäder och tusentals nya arbetsplatser, utan det finns också klara miljöfördelar som minskat buller och minskade lokala utsläpp. Det finns dessutom klimatfördelar i och med minskade utsläpp av växthusgaser, vilket Swedavia var noggranna med att berätta för oss.

De var också tydliga med att berätta att de inte tror att Bromma kommer att återgå till fornstora flygnivåer på drygt 2 miljoner passagerare per år, utan de tror att ungefär hälften så många kommer att resa till och från Bromma om flygplatsen finns kvar. De konstaterar också att det finns alla möjligheter att flytta över dessa passagerare till Arlanda och att det i det korta perspektivet inte behövs några nya stora investeringar i Arlanda flygplats för att härbärgera de nya resenärerna.

Med anledning av detta skulle jag vilja fråga infrastrukturministern hur länge infrastrukturministern och regeringen tänker analysera den konsekvensanalys som har kommit från Swedavia. Har man en tidsplan för Bromma flygplats nedläggning?

Kollektivtrafiken är någonting som lyfts upp i denna rapport. När det gäller andra jämförbara flygplatser, som Gardermoen i Oslo eller Kastrup i Köpenhamn, reser merparten kollektivt till och från flygplatsen. Så är det inte i fallet Arlanda. Där har vi ett problem med ett privat monopol – Arlanda Express – som har bland världens högsta biljettpriser. Detta kan regeringen påverka genom att återta banan till statlig regi. Tänker ministern verka för det?

Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Låt mig först ta det sistnämnda gällande Arlandabanan. Detta projekt beslutades den 8 juni 1994. Det var då en annan majoritet. Det var en borgerligt ledd regering som, förenklat uttryckt, privatiserade denna del och gjorde en satsning på ett järnvägssystem som i ett långsiktigt avtal inte gav möjligheter för politiken att påverka förutsättningarna. Jag noterar att Vänsterpartiet då stödde Socialdemokraternas reservation i frågan. Nu har vi att förhålla oss till den drift och det avtal som finns.

Det ska ändå tilläggas att Arlandabanan, trots diskussionen om priserna, faktiskt sköter uppdraget på ett väl fungerande sätt. Tågen går i tid. Men naturligtvis finns det alla skäl i världen att förbättra förutsättningarna för än mer klimatsmarta resor ut till Arlanda. Det är en diskussion som jag tror kommer att bli än mer aktuell nu när vi närmar oss en revidering av nationell plan. Jag noterar att man från Stockholmsregionen lyfter upp frågor om att hitta än mer klimatsmarta resor framöver, inte minst till Arlanda.

När det gäller Swedavias rapport var det nog, mycket riktigt, klokt av regeringen att ge detta uppdrag. Swedavia redovisade rapporten för mindre än en månad sedan. Jag uppskattar verkligen att trafikutskottet tog utrymme och tid att få sig en ordentlig genomgång av förutsättningarna, och så har vi naturligtvis också gjort i regeringen. Det är dock mindre än en månad sedan, och förutsättningarna måste naturligtvis analyseras.

Jag kan ha all respekt för att Jens Holm är ivrig i detta läge, men vi har gått från ett läge där vi för något år sedan hade en ordentlig ökning av flyget, inte bara i Sverige utan i hela världen, till ett läge där vi för några månader sedan kunde konstatera att allt reguljärt flyg mellan länder i princip har upphört. Det är en ordentlig omstöpning av förutsättningarna för flyget. Då bör man också analysera de långsiktiga förutsättningarna för flyginfrastrukturen, och det är detta vi från regeringens sida nu gör ordentligt.

Men en sak ska ingen tvivla på: Flyget behövs i Sverige, men flyget behöver ställa om. Flyget behöver ställa om – inte bara för att vi ställer politiska krav på det utan också för att samhället faktiskt ställer krav på att alla transportslag ska ställa om. Vi ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi ska bli ett land som visar att det inte bara går att ställa om vägtransporter, järnväg och sjöfart utan också att flyget med biobränsle, och för den delen med elektrifiering, klarar att ställa om. Det vill svenskt flyg.

Här finns en möjlighet – eller ett fönster, om vi nu ska använda det uttrycket – att också se till att den återstart som kanske kommer inom flyget de kommande åren ska vara en grön återstart, så att det inte ska råda någon tvekan om att flyget, när det återstartar, också ställer om. Därför är det viktigt att vi nu noggrant analyserar förutsättningarna, både de infrastrukturella förutsättningarna när det gäller flygplatskapaciteten och förutsättningarna för flyget att klara omställningen.

Man ska ha respekt för att det finns flygaktörer som nu är ekonomiskt svaga. Detta är ett av skälen till att riksdagen har ställt sig bakom regeringens förslag att gå in med kreditgarantier eller annan typ av ekonomiskt stöd till flygets aktörer. Men resurserna ska framöver också kunna användas för att flyget ska ställa om så att vi klarar ett klimatsmart resande både till och från Arlanda – där är Jens Holm och jag helt överens.

Anf. 32 JENS HOLM (V):

Herr ålderspresident! Låt oss först avklara det privata monopolet Arlanda Express, som i dag ägs av australiska pensionsfonder och av den kinesiska staten. Precis som ministern sa var det en tidigare borgerlig regering som drev fram detta.

Men det är också så att staten enligt det avtal som finns mellan Arlanda Express och helstatliga Arlandabanan Infrastructure AB, som bolaget heter, kan ta tillbaka driften av banan. Man får förstås köpa ut bolaget, men man kan göra det.

Än mer förvånad blev jag när regeringen lät förlänga avtalet med Arlanda Express förra sommaren, så att man får ha det här privata monopolet inte bara till 2040, som det tidigare stod i avtalet, utan det är nu förlängt ända till 2050. Tomas Eneroth, det förenklar väl inte det kollektiva resandet till och från Arlanda att förlänga det privata monopolet med tio år. Varför gjorde ni på det viset?

Jag skulle återigen vilja fråga ifall det finns en tidsplan hos regeringen för avvecklandet av Bromma flygplats. Jag förstår att det är en komplex fråga. Det är mängder av olika dimensioner. Swedavia är också tydliga med att de har analyserat utifrån sina marknadsmässiga förutsättningar. Det finns många fler parametrar som självklart måste läggas in i detta. Men vi ser ju också att det finns ett väldigt stort intresse lokalt i Stockholms stad av att göra något bättre av det här området än att ha en halvfull flygplats. Jag läste en mycket intressant motion som det socialdemokratiska partiet väckte i fjol. Den handlar just om att avveckla Bromma flygplats och i stället bygga bostäder och Bromma parkstad där.

Regeringen kan inte bara säga att man analyserar och analyserar, utan man får nog ta och berätta vad man har för strategi för Bromma flygplats. Vad är nästa steg? Är det nya rapporter, eller hur tänker man gå vidare?

Vi ska också komma ihåg att Swedavia anser, som jag tolkade det i alla fall när vi lyssnade på dem, att det är nu det här fönstret finns som ministern själv talar om. Det är nu flygandet har gått ned. Det är nu som de bästa möjligheterna finns att flytta över linjer och koncentrera dem till Arlanda och ersätta en del flyglinjer med tåg. Ifall man väntar 5, 10, 15 år blir det sannolikt mycket svårare att göra detta.

Ska ingenting förändras efter corona? Jo, jag hoppas det. Jag hoppas att mycket ska förändras efter coronapandemin.

Den rapport som vi har fått är en sammanfattning på tre sidor som Swedavia har lagt ut på sin hemsida och som vi i trafikutskottet fick och även näringsutskottet. Det är en intressant sammanfattning som innehåller väldigt mycket. Men det finns ju en mycket större rapport bakom den. Jag vill fråga ministern ifall han är beredd att offentliggöra hela rapporten om en eventuell förtida nedläggning av Bromma flygplats. Jag tror att det vore bra för alla parter ifall vi fick alla dokument på bordet, så att säga.

Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Det sistnämnda är nog en fråga som främst ska ställas till ansvarigt statsråd Ibrahim Baylan på Näringsdepartementet.

När det gäller Bromma flygplats noterar jag, precis som Jens Holm, att det lokalt i Stockholmsregionen under senare år inte bara funnits en bredare uppslutning bakom en koncentration till Arlanda utan också en annan

inställning till Bromma och Brommas utveckling. Jag tror till och med att Stockholms handelskammare senast hade någon uppfattning om detta.

I trafikutskottet, där Jens Holm är ordförande, finns ett tillkännagivande som talar om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Från regeringens sida har vi alltså ställningstaganden i riksdagen att ta hänsyn till när vi väljer att agera, vare sig det gäller Bromma, Arlanda eller andra delar av svensk infrastruktur.

Det kan vara så att en pandemi och den utveckling som det innebär för flyget förändrar förutsättningarna. Och jag tror att ett faktum är att alla inser att det är helt andra förutsättningar för flyget nu än tidigare. Det är ett av skälen till att jag är väldigt noggrann med det uppdrag som vi nu har att analysera Swedavias rapport, naturligtvis, men också att bredare titta på konsekvenserna. Det är ju naturligtvis så att Swedavia utifrån sitt och bolagets perspektiv har talat om de marknadsmässiga förutsättningarna. Låt oss också ordentligt analysera andra förutsättningar för Brommas framtid.

Avslutningsvis: Ingen ska tvivla på målet. Och jag vill understryka för dem som eventuellt följer den här debatten digitalt att vi är överens, Jens Holm och jag, i frågan om att flyget ska ställas om. Det tror jag är en viktig signal, för vi märkte redan före pandemin, innan vi såg den dramatiska minskningen av flyget, att flygresandet faktiskt minskade. Flygskam blev ju en debatt som exporterades från Sverige ut i världen. Och jag tror att det är viktigt att vi påminner oss om vad det kom sig av. Jo, det kom sig av en diskussion där man inte tyckte att flyget tog klimatfrågorna på allvar. Individerna själva sa: Jag vill förändra mitt resande. Jag reser hellre till och med både dyrare och lite mer omständligt med tåg till europeiska destinationer än med snabbt lågprisflyg. Därför måste utgångspunkten vara att ta vara på det engagemanget nu när vi får en möjlighet att återstarta transportsektorn och se till att vi inte bara i Sverige utan hela Europa får i den meningen en green new deal och en grön återstart. Det handlar om biobränsle, introduktion för flyget, och det handlar också om elektrifiering. Det är givet att elflyg inte i närtid kommer att ersätta flyg till väldigt många destinationer, men tanken kittlar. Eftersom vi har målet att inte bara minska transportsektorns utsläpp med 70 procent till 2030 utan att vi också ska ha helt fossilfria resor 2045 behöver vi säkerställa att vi kan hitta fler fossilfria alternativ, och både biobränsle och inte minst elflyg ger den möjligheten.

Regeringens prioritering är naturligtvis att titta på de infrastrukturella förutsättningarna för det här skiftet, och den är viktig i hela landet och inte bara i Stockholmsregionen. Men vi måste naturligtvis också titta på förutsättningarna för flygets aktörer att göra den omställningen. Det handlar om beskattning, om miljödifferenterade start- och landningsavgifter och en mängd olika saker som vi nu kan göra för att flyget ska kunna ställa om. Om den resan tror jag att Jens Holm och jag är helt överens.

Anf. 34 JENS HOLM (V):

Herr ålderspresident! Det är mycket välkommet att infrastrukturministern pratar om en green new deal. Vi behöver en grön omstart. Men jag vill se att infrastrukturministern driver en grön omstart även i praktiken och inte bara står här och pratar om det. Då har vi hela flygsektorn, till exempel, där vi vet att utsläppen är alldeles för stora. Och vi kan inte dröm-

Prot. 2020/21:20

13 oktober

Svar på
interpellationer

ma om biobränslen och elektrifiering. Sådant ligger väldigt långt in i framtiden, och vi vet också att biomassan inte räcker till för att vi ska kunna producera så mycket drivmedel. Vi behöver flyga mindre.

Nu har flygandet rasat, men precis som ministern säger gick det faktiskt ned även före coronapandemin. Då vore det väl inte så märkligt om vi sa: Okej, vi börjar med att koncentrera flygandet till en flygplats i Stockholmsregionen. Vi ska inte ha två.

Att flytta över det som i framtiden kanske blir 1 miljon resenärer till Arlanda med totalt drygt 26 miljoner resenärer går att göra här och nu, precis som Swedavia konstaterar. Och de vill ha ett snabbt beslut från regeringen, inte att det här ska dras i långbänk. Vad blir nästa steg nu för regeringen gällande Brommas eventuella avveckling?

Jag tycker att det är olyckligt att vi riksdagsledamöter inte får ta del av hela rapporten. Ministern har väl rimligen tagit del av hela rapporten. Nog skulle han kunna offentliggöra rapporten och se till att alla kan få ta del av den.

Herr ålderspresident! Jag tycker också att det blir lite märkligt när ministern gömmer sig bakom trafikutskottet. Med all respekt för mitt utskott – det är ett fint utskott, kanske riksdagens viktigaste utskott – men nog är det så att det är regeringen som styr våra statliga bolag. Och det finns en bolagsordning för Swedavia som säger att man ska driva det här affärs- mässigt. Nu säger Swedavia: Vi kan inte driva Bromma flygplats affärs- mässigt, vare sig nu eller efter corona. De vill ha ett beslut om att Bromma flygplats ska avvecklas. När kommer det, Tomas Eneroth? Jag hoppas att det kommer snart.

Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Jag tror inte att någon kan ta miste på vare sig engagemanget eller viljan att snabbt kunna lägga ned Bromma från Jens Holms sida. Men jag tror också att de flesta inser att regeringen, när vi handhar frågor som rör flygplatsstrukturer eller för den delen infrastruktur i allmänhet, måste sätta detta i ett perspektiv. Vi måste se det i ett samhäll- leligt perspektiv men också se den situation som vi befinner oss i just nu med en pandemi med dramatiska effekter på resandet.

Vi ska naturligtvis ordentligt analysera den rapport som kom för mindre än en månad sedan och naturligtvis också återkomma.

Jens Holm säger att biobränsle och elflyg ligger långt in i framtiden. Det gör ju inte det; det är här nu. Det är nu vi har möjlighet att öka inbland- ningen av biobränsle och se till att det finns bättre förutsättningar än nå- gonsin för produktion av just biobränsleråvara. Låt den förhoppningsvis vara svensk eller nordisk också, så att vi än mer minskar klimatavtrycken.

Det är nu elflygsutvecklingen pågår. Jag var i Göteborg för bara några veckor sedan och besökte invigningen av en elflygsmotor till ett 19-perso- nersplan, som Heart Aerospace presenterade. De tror att detta plan kom- mer att vara uppe redan 2025.

När man bara för något år sedan fick rapporter om elflygsutvecklingen låg detta 10–15 år framåt i tiden, så det går fort nu. Och det går fort för att de politiska signalerna är tydliga om att det är omställning som gäller. Det går fort för att trycket från omgivningen på att ställa om är stort. Det går fort för att marknadskrafterna ser detta och kanaliserar forskning och ut-

vecklingsresurser dit. Det kommer att gå fortare, och i den meningen är jag teknikoptimist. Vi ska klara av omställningen; det är jag övertygad om.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:20
13 oktober

Svar på
interpellationer

§ 14 Svar på interpellation 2020/21:38 om kostnader och tidsram för införandet av ERTMS i Sverige

Anf. 36 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Patrik Jönsson har ställt två frågor till mig om införandet av ERTMS i Sverige.

ERTMS är ett EU-gemensamt signalsystem för järnvägen. Det syftar till att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik. Sverige och övriga medlemsstater är enligt EU-lagstiftningen skyldiga att införa ERTMS på stornätet senast 2030.

För Sveriges del är ERTMS-projektet förutom ett projekt för att främja gränsöverskridande tågtrafik dessutom att betrakta som ett underhålls- och reinvesteringsprojekt. Det nya signalsystemet ersätter en sliten anläggning, driver på digitalisering och förenklar trafikledning. ERTMS är ett modernare system med bättre tillförlitlighet och lägre underhållskostnader jämfört med nuvarande system.

Det har i omgångar varit möjligt att söka EU-stöd för investering i ombordutrustning för ERTMS. Flera svenska järnvägsföretag har sökt och fått EU-stöd. För att stärka järnvägens konkurrenskraft har regeringen under perioden 2018–2020 satsat drygt 760 miljoner kronor i form av en miljökompensation för godstransporter på järnväg.

I budgetpropositionen för 2021 föreslår regeringen att miljökompensationen förlängs och vidareutvecklas. Det innebär att 400 miljoner kronor per år avsätts mellan åren 2021 och 2025. Regeringen gör således stora satsningar på såväl järnvägsinfrastrukturen som tågoperatörer.

Trafikverket har helhetsansvaret för planeringen och införandet av ERTMS i infrastrukturen för det svenska järnvägssystemet. Planeringen av införandet ska göras i nära samarbete med företrädare för utrustningsindustri, järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer.

Trafikverket har varit tydligt med att driftsättning bara görs om systemet motsvarar de kvalitetskrav som ställs. Jag förutsätter att Trafikverket lever upp till detta och kommer att hålla mig informerad om hur arbetet fortskrider.

Anf. 37 PATRIK JÖNSSON (SD):

Herr ålderspresident! Jag tackar Tomas Eneroth för svaret.

Jag vill för debattens skull vara tydlig med att Sverigedemokraterna är väl medvetna om hur ålderstigna många av Sveriges ställverk är. Ungefär en tredjedel är väl på gränsen till att behöva utrangeras akut.

Kostnaderna för detta projekt i sin helhet är beräknat till 30 miljarder, så det är ingen liten summa. Vi ser dock vinsterna av det med bland annat bättre punktlighet och lägre underhållskostnad.

Jag minns väl när detta projekt rullades ut på Botniabanan 2010. Jag var då anställd på Trafikverket som el- och bandriftledare, och jag följde det med stort intresse. Denna bana var först ut med ERTMS, och detta

system var väldigt upphäusat. Förväntningarna var höga, men man kan säga att det tyvärr blev pannkaka av alltihop med mängder av inställda och försenade tåg. Det tog runt tre år innan trafiken började flyta. Detta var en stor snackis inom verket.

Ett av de större problemen var att tågen nödstoppades ute på linjen utan anledning. Nattågen fick ledas om till Norra stambanan på grund av detta. ERTMS försenade även Ådalsbanans upprustning.

Men trägen vinner, och till sist fick man bukt med problemen. Botnia-banan har i dag hög punktlighet, och antalet fel kopplade till signalsystemet är lägre än på motsvarande banor med ATC.

Nu till mina frågor, och jag börjar med den första: Hur avser ministern att agera för att utbyggnaden av ERTMS-systemet inte görs så tidigt att det innebär att allvarliga driftsstörningar uppstår i järnvägssystemet?

Kollektivtrafikföretagens branschföreningar besökte trafikutskottet den 10 september för att informera om läget för kollektivtrafiken och den pågående coronakrisen. Det framgick att kollektivtrafiken upplever stora ekonomiska och bemanningsmässiga problem till följd av begränsningarna i resandet under coronakrisen. Under den aktuella dragningen framfördes att det är olyckligt att tågbolagen under sådana omständigheter förväntas göra stora investeringar för att anpassa sina lok till EU:s nya signalsystem ERTMS.

Men problemen stannar inte här. För fyra månader sedan gick Trafikverket ut med ett meddelande om att man ännu inte är färdig med att testa den nya tekniken – detta trots att man så sent som i våras hävdade att systemet var klart för utrullning. Nu riktar Trafikverket in sig på att den version av ERTMS för pilotbanorna som ska användas vid den stora installationen på Malmbanan 2022 och som skulle tas i bruk vecka 45 i höst i stället tas i bruk vecka 17 våren 2021. Detta känns inte tryggt. I varje fall blinkar det varningslampor för mig.

Flera av riksdagens partier, däribland Sverigedemokraterna, har krävt att man skjuter fram införandet av ERTMS till dess att Trafikverket kan påvisa att en implementering kan ske utan risk för stora driftsstörningar. Men något sådant har i alla fall inte jag sett i trafikutskottet.

Av det kortfattade svar jag erhållit av statsrådet konstateras det att vi enligt EU:s lagstiftning ska vara klara med implementeringen till 2030 och att ERTMS främjar gränsöverskridande trafik och har lägre underhållskostnader. Jag konstaterar dock att om det vill sig illa finns det ingen gränsöverskridande trafik alls då det inte finns en fungerande anläggning att köra på och inte tillräckligt med ERTMS-utrustade fordon.

Jag välkomnar därför ett fylligare svar från statsrådet Eneroth om huruvida planen ligger kvar till varje pris eller om statsrådet överväger att skjuta upp implementeringen eller i varje fall ge direktiv till Trafikverket att börja med mindre störningskänsliga banor efter Malmbanan.

Anf. 38 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Jag uppskattar Patrik Jönssons ärliga redovisning av införandet av ERTMS. Det är sant att det var stora bekymmer i början med driftsstörningar, tekniska fel och anpassningsproblem, och det påverkade mycket riktigt Ådalsbanan. Därefter har det fungerat väldigt väl med fem gånger högre punktlighet, tror jag, och väldigt god tillförlitlighet. Det

visar att väl intrimmat kan detta system vara till stor nytta för inte minst ett järnvägssystem som har kapacitetsproblem.

Även om jag i nästan alla sammanhang argumenterar för att bygga mer järnväg och bygga ut järnvägssystemet, för det behöver göras, är det ingen tvekan om att vi ändå med den ökning vi har i tågresandet, och det kommer säkert att ta fart även efter pandemin, kommer att få brottas med kapacitetsproblem framöver. Då är moderna signal- och ledningssystem helt avgörande.

Det är ingen tvekan om att det är dyra investeringar. Men för den som inte följt debatten men nu gör det på nätet är det viktigt att säga att i samma stund som vi bromsar, skjuter upp, lägger ned eller struntar i ERTMS blir det inte bara en diskussion om huruvida vi fullföljer vårt åtagande som medlemsstat gentemot EU utan om vad vi har för alternativ. ATC, det gamla signalsystemet, är inte tillförlitligt och skulle då behöva renoveras, vilket Patrik Jönsson också tar upp.

Jag följer detta noga, för det handlar om stora resurser. Det är också därför vi har varit noga med att peka på förutsättningarna, för att hjälpa tågoperatörerna med investeringar, i form av de EU-stöd som finns. Staten tar dock den stora kostnaden i genomförandet av ERTMS.

Det ska vara tillförlitligt och noggrant, och i den mån det sker förseningar i implementeringen i detta läge är det i huvudsak för att Trafikverket vill och ska vara säkert på att de bästa förutsättningarna för att kunna sätta systemet i drift finns.

Jag antar och förutsätter att Trafikverket gör sitt allra bästa men att det under rådande pandemi kan finnas den typen av skäl som gör att det kan bli förseningar. Jag kan försäkra Patrik Jönsson att jag kommer att följa implementeringen noga.

Jag vet att frågan har varit uppe i trafikutskottet många gånger, men hittills har utskottet ställt sig bakom implementeringen av ERTMS därför att man har kommit till samma slutsats som regeringen, nämligen att i detta läge finns inte alternativet att backa och i den meningen upprusta ett föråldrat ATC-system med en utrustning som, mycket riktigt, skulle behöva bytas ut ännu snabbare.

Snarare handlar det om att säkerställa kostnadsutvecklingen, teknikimplementeringen och tågoperatörernas förutsättningar. När det gäller tågoperatörernas förutsättningar lyfte Patrik Jönsson upp kollektivtrafikföretädarna. Där ska man vara medveten om att vi på regeringens initiativ och med riksdagens godkännande i stora delar hittills har tillskjutit 5 miljarder kronor till kollektivtrafiken för att den ska få förbättrade ekonomiska förutsättningar att hantera pandemin. De som driver och är ansvariga för kollektivtrafiken – Sveriges Kommuner och Regioner – har fått den största ökningen av statsbidrag någonsin – generella statsbidrag. Vi har alltså gett goda och bra ekonomiska förutsättningar att klara av den anspänning som det hela innebär.

Jag försäkrar Patrik Jönsson att vi kommer att följa utvecklingen av ERTMS noggrant. Jag tror att det är viktigt att inse att det kommer att kunna leda till både förbättrad tillgänglighet, punktlighet och styrning av järnvägstrafiken.

Prot. 2020/21:20

13 oktober

Svar på
interpellationer

Anf. 39 PATRIK JÖNSSON (SD):

Herr ålderspresident! Infrastrukturministern slår sig för bröstet för regeringens satsning på kollektivtrafiken på grund av corona. Det är riktigt att kollektivtrafikbolagen är i behov av den, men den är inte tänkt att på något vis användas till att implementera ERTMS. Jag vill vara tydlig med att regeringen bara anslår 2 miljarder nästa år, medan Sverigedemokraterna anslår hela 8 miljarder för att kompensera för de stora brister i intäkter som vi ser och som förmodligen är i klass med intäktsbortfallet 2020 även 2021.

Men om vi håller oss till ämnet ERTMS kan jag konstatera att flera EU-länder precis som vi har valt att bromsa utrullningen och inte kommer att hinna klart till 2030, som är målet. Det kommer med all sannolikhet att behöva revideras. Det tror jag att infrastrukturministern ser en stor möjlighet eller sannolikhet i.

När det gäller frågan om stöd till tågoperatörerna är ERTMS ett kostsamt projekt för branschens operatörer. För varje fordon som ska utrustas med ERTMS kostar det i genomsnitt ca 10 miljoner för en pilotinstallation. Det är alltså inte att man sätter en pilot i loket, utan det är det första loket som kallas för pilotinstallation. Därefter kostar det drygt 3 miljoner för serieinstallation, alltså kommande lok. Det är en kostnad som operatörerna tvingas ta på sig men som de inte ser någon egen vinning av.

Det kan tyckas att en kostnad på mellan 3 och 10 miljoner per lok är en liten kostnad, men då måste man beakta att för bara till exempel Green Cargos del är det runt 400 lok som måste utrustas med den nya tekniken. Jag har inte räknat på det och vet inte om det finns 2 000 eller 2 500 lok i landet, men det är många som ska utrustas. Om vi därtill lägger själva verkstadsjobbet som måste utföras blir det ett par dagars arbete per lok, detta inom en bransch som redan i dag upplever bemanningsproblem. Vissa äldre lok saknar dessutom dokumentation, vilket försvårar och fördröjer installationsarbetet.

Branschen, som redan i dag har brist på resurser och personal, har dessa stora problem. Enligt Gustaf Engstrand på Tåg företagen kommer varken de kommersiella eller de regionala trafikbolagen att hinna utrusta sina tåg till 2023, då det är meningen att ERTMS-tekniken ska implementeras på bland annat Södra stambanan. I synnerhet är det oroande att man väljer just Södra stambanan, som har så mycket trafik.

Infrastrukturministern är säkert medveten om att ett för tidigt införande av ERTMS-systemet riskerar att få till följd att det uppstår fordonsbrist och driftsstörningar i stora delar av järnvägsnätet, då tåg som inte är utrustade med tekniken inte kan köra på de banor som utrustats med ERTMS. Att med dessa kända faktorer implementera ERTMS på stambanorna i ett tidigt skede är förenat med en uppenbar risk för såväl stora driftsstörningar som fordonsbrist.

När det gäller svaret på min fråga om ministern är villig att ompröva sitt ställningstagande att inte ge stöd till tågoperatörerna i arbetet med att ombordinstallera ERTMS tolkar jag det som ett nej. I svaret hänvisas till eventuella möjligheter att söka EU-stöd, som Eneroth tog upp och som, om jag har sett rätt, kan täcka upp till halva kostnaden för installationen, samt till miljökompensationen på 400 miljoner per år till 2025. Men först och främst är det inte säkert att EU-stödet kommer att kvarstå när kostnaden för ERTMS skenar i väg i andra länder, och miljökompensationens syfte är ju inte att implementera ERTMS.

Green Cargo blöder, och SJ blöder. Varifrån ska de få pengar? Visst kan vi ge dem ägartillskott, men då blir det en snedvridning av konkurrensen. I slutändan blir det kunden, det vill säga resenären eller transportköparen, som får betala genom höjda priser, och detta leder ju inte till en överflyttning av vare sig gods eller resenärer från väg till järnväg. Jag beklagar regeringens inställning i denna fråga.

Min fråga till infrastrukturministern är: Har ni någon tanke på att ändra inställning?

Anf. 40 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Tack, Patrik Jönsson, för engagemanget!

Som jag sa tidigare tror jag att det är viktigt att både riksdagens trafikutskott och regeringen noggrant följer implementeringen av ERTMS, både i Sverige och internationellt. Det handlar om en ordentlig uppgradering av det europeiska järnvägssystemet, och detta är nödvändigt och önskvärt.

År 2021 har utnämnts till järnvägens år i EU, och det hade varit ytterst olyckligt om det skulle bli ett år då man skjuter upp eller inte ger besked om tillräckliga investeringar i järnvägssystemet framöver. Europa, precis som Sverige, behöver ställa om transportsystemen. Järnvägssystemen är klimatsmarta. Huvuddelen drivs av el, inte minst i Sverige, och detta innebär att vi kan lägga över ännu mer gods och för den delen persontrafik på det som är långsiktigt hållbart.

Frågan om ekonomiskt stöd till de olika tågoperatörerna har prövats av riksdagen vid flera tillfällen, senast inför budgeten under föregående år. Då fick det inte stöd. Jag tror att inte heller Sverigedemokraterna vid det tillfället stödde det förslag som fanns i riksdagen om att ge ekonomiskt stöd till tågoperatörerna.

I huvudsak står staten för en stor del av investeringarna, och sedan pekar vi på möjligheter för tågoperatörerna att ansöka om inte minst EU-medel. Men det ska sägas: Vi är i en pandemi. Vi är i ett läge då förutsättningarna för hela Transport sverige förändras, och precis som vi har resonerat när det gäller flyget och sjöfarten ska vi naturligtvis inte utesluta andra typer av insatser för att säkerställa att vi har goda förutsättningar för transporter i Sverige. Detta var ett av skälen till att vi i regeringen valde att i budgeten redovisa 400 miljoner extra årligen, inte minst i miljökompensation, till gods företagen för att ge dem bättre ekonomiska förutsättningar i en tid då de, precis som många andra, prövas hårt. Det är så det måste fungera under en pandemi.

När både persontransporter och godstransporter drabbas hårt får vi använda våra gemensamma resurser för att säkerställa att aktörerna kan fortsätta med sina uppdrag och att godstransporterna, livsmedelsförsörjningen, importen och exporten fungerar. Detta har fungerat förhållandevis väl, och det har jag redovisat för utskottet vid ett flertal tillfällen.

Vi måste också se till att persontrafiken, som drabbas hårt, får bra förutsättningar. Där har vi nu gett totalt 5 miljarder till kollektivtrafiken och annat stöd till rederier och flygtrafiken för att upprätthålla kapacitet. Vi har till och med fått upphandla särskild flygtrafik för att säkerställa samhällsviktiga transporter. Jag ser naturligtvis inte detta som ett argument för att skjuta upp viktiga moderniseringar, digitaliseringar eller klimatinsatser. Därför är regeringens besked att vi fortsätter med implementeringen av ERTMS.

Naturligtvis ska det ske på ett driftssäkert sätt. Naturligtvis ska det ske med noggrann kostnadskontroll, och det ska säkerställas att det är rätt utrustning som testas och prövas och sedan igångsätts. Och naturligtvis är det Trafikverket som har uppdraget att fullfölja implementeringen av ERTMS. När det väl är utbyggt kommer det att tjäna det svenska järnvägssystemet väl och klara både kapaciteten och tillgängligheten och framför allt, vilket jag tror att många som följer debatten uppskattar, punktligheten.

Anf. 41 PATRIK JÖNSSON (SD):

Herr ålderspresident! I slutet kommer Tomas Eneroth in lite grann på pudelns kärna. Jag känner Tomas Eneroth så pass mycket att jag vet att han är en klok herre.

Om det skulle visa sig att det går riktigt illa när vi rullar ut implementeringen av ERTMS på Malmbanan – det kan dock omöjligt gå så illa som på Botniabanan; det har jag mycket svårt att tro – är det min absoluta förhoppning att infrastrukturministern är villig att stoppa utrullningen till dess att Trafikverket verkligen kan säkerställa att detta kan utföras på ett för järnvägssystemet säkert sätt såtillvida att det inte orsakar störningar.

Jag skulle jättegärna vilja få någon form av svar på detta, och jag hoppas att man då i stället för att rulla ut ERTMS på framför allt Södra stambanan och andra av de viktigaste banorna väljer stråk som helt enkelt är mindre störningskänsliga. Sverige är inte betjänt av mer störningar i järnvägssystemet, utan av mindre störningar. Jag skulle jättegärna vilja höra någon form av återkoppling på detta.

Slutligen vill jag bara säga detta: Okej, ni har gjort ert val att inte stödja tågoperatörerna i utrullningen av ERTMS. Det kan jag bara beklaga. Vi har valt – rätt eller fel – att lägga bland annat 4 miljarder extra nästa år utöver regeringen i investeringar till Trafikverket och en halv miljard extra utöver regeringens anslag på underhåll. Vi ökar även Trafikverkets ramar rejält. Jag hade jättegärna sett någon form av liknande satsning från regeringens sida och att en del av detta skulle kunna komma tågoperatörerna till godo genom stöd för att implementera ERTMS i fordonen.

Anf. 42 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Tack, Patrik Jönsson, för en bra diskussion och debatt om ERTMS! Det är säkert inte den sista, för detta kommer att vara en implementering som pågår under lång tid. Jag tror att vi är många som kommer att följa den. Det är naturligtvis en tuff uppgift för Trafikverket med implementering.

För att lugna Patrik Jönsson kan jag säga att detta var ett av skälen till att jag i svaret säger att driftsättning bara görs om systemet motsvarar de kvalitetskrav som ställs. Jag förutsätter att Trafikverket lever upp till detta.

Vi har inte råd med stora störningar i svenskt järnvägssystem, men vi har inte heller råd med att långsiktigt låta bli att göra de investeringar som krävs för att vi ska ha en bra punktlighet och tillgänglighet. Det är detta som är grundproblemet: Vi lät under väldigt lång tid bli att investera i svenskt järnvägssystem och har därför under de här åren fått arbeta väldigt mycket med att komma ifatt med järnvägsunderhåll, med investeringar, med renoweringar och med reparationer.

Jag tror att många resenärer har märkt att sträckor har varit avstängda. Getingmidjan var avstängd nu senast i somras, och tre somrar i rad har vi

alltså stängt av en vital del av svenskt järnvägssystem. Men vi har gjort det för att äntligen få tid och utrymme att renovera i grunden. När trafiken nu öppnar är det en helt annan getingmidja. Det går ett tåg i minuten på sträckan, och då kommer punktligheten att förbättras.

Det är den grundrenovering som vi har arbetat med i den här regeringen och den förra socialdemokratiskt ledda regeringen för att vi väljer att prioritera investeringar i infrastruktur, och inte minst klimatsmarta investeringar, före skattesänkningar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2020/21:20 om idrottsutbildningar i gymnasie- och gymnasiesärskola

Anf. 43 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Herr ålderspresident! Alexandra Anstrell har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att motverka att antalet platser till utbildningar som ger möjlighet att utöva idrott vid gymnasiestudier minskar, hur jag avser att hantera problematiken med lärarbrist inom utbildningar i gymnasie- och gymnasiesärskolan samt vilka åtgärder jag avser att vidta för att främja svensk folkhälsa genom idrottsutbildningar.

Regeringen anser att det är viktigt att det finns idrottsutbildningar med specialidrott i gymnasie- och gymnasiesärskolan för att ungdomar som är elitsatsande inom sin idrott samtidigt ska få möjlighet att få med sig en gymnasial utbildning så att de står rustade inför framtiden, både under och efter en elitidrottssatsning.

Därför remitterade Utbildningsdepartementet den 17 juli promemorian *Idrottsutbildningar i gymnasie- och gymnasiesärskolan* (U2020/04134). Förslagen i promemorian tar sin utgångspunkt i problem med nuvarande idrottsutbildningar som har lyfts fram av bland andra Skolverket, Riksidrottsförbundet och Sveriges Kommuner och Regioner. Under den överyn som gjorts inom Utbildningsdepartementet har dessutom diskussioner förts med skolhuvudmän och specialidrottsförbund.

Problem som lyfts och som knyter an till interpellantens frågeställningar handlar bland annat om att de nationellt godkända idrottsutbildningarna, som kallas NIU, i hög grad har expanderat och att det inte enbart är ungdomar som är elitsatsande inom sin idrott som går på dessa utbildningar, trots att dessa enligt gymnasieförordningen ska ha elitidrottskaraktär. Ett annat problem som berörts är lärarbristen.

Avsikten med idrottsutbildningar med specialidrott i gymnasie- och gymnasiesärskolan är att de elever som går dessa ska få en utbildning tillsammans med andra som också befinner sig på elitnivå inom sin åldersklass. Eleverna kan då utbyta erfarenheter och dela de utmaningar som en elitidrottssatsning som kombineras med en gymnasial utbildning för med sig.

Ungdomar som inte är elitidrottare inom sin ålderskategori men som ändå vill satsa på en idrott ska dock enligt det remitterade förslaget även fortsatt ges möjlighet att utöva idrott vid gymnasiestudier. Det är lika viktigt som att utbildningarna med specialidrott förbehålls de ungdomar som tillhör elitidrottarna.

Prot. 2020/21:20

13 oktober

Svar på
interpellationer

Därför föreslår Utbildningsdepartementet i promemorian att de kursplaner inom ämnet idrott och hälsa som möjliggör satsningar inom en idrott ska ses över av Statens skolverk så att de bättre kan anpassas till att enbart avse utveckling inom en vald idrott. Huvudmän som så önskar kan på detta sätt erbjuda en gymnasial utbildning som kombineras med en satsning på en viss idrott. Behoven hos både elever som uppnått elitnivå och övriga idrottssatsande elever kommer därmed att kunna tas om hand på ett bättre sätt än i dag.

Den svenska folkhälsan främjas på olika sätt inom skolväsendet, inte enbart inom ämnet idrott och hälsa utan också i andra ämnen och genom elevhälsans insatser. Inom idrottsutbildningar är det viktigt att betona värdet av balans mellan idrott, studier och fritid. Det är också viktigt att ungdomarna har tillgång till sådan kompetens som kan behövas för deras hälsa i denna särskilda situation, till exempel vad gäller näringslära och förebyggande av skador.

Lärarbristen är ett stort problem inte bara inom idrottsutbildningarna, utan inom hela skolväsendet. Det är lämpligt att överväga åtgärder för att tillgodose behovet av lärare i ämnet specialidrott, främst i samband med de andra åtgärder regeringen vidtar för att minska lärarbristen. När det gäller den specifika frågeställningen om lärare i specialidrott framhålls det i promemorian att Gymnastik- och idrottshögskolan tillsammans med övriga lärosäten som anordnar utbildning i ämnet specialidrott för blivande lärare bör utveckla metoder för hur yrkesverksamma lärare i ämnet kan nå legitimation och behörighet – vilket vore ett steg i rätt riktning.

Validering är viktigt i detta sammanhang och i förekommande fall även vissa ämnesspecifika kompletteringar, bland annat med tanke på tränares tidigare kunskaper och erfarenheter. Jag vill också lyfta fram att det inte finns något som hindrar att skolhuvudmännen jämte legitimerade och behöriga lärare i ämnet specialidrott kompletterar med tränare som är experter inom en viss idrott.

Jag följer således frågan nära och kommer att ta del av remissynpunkterna på promemorian och därefter noga överväga vilka eventuella förändringar som behöver genomföras.

Anf. 44 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Herr ålderspresident! Tack, utbildningsministern, för svaren! Jag är glad och tacksam över att det finns förslag med i promemorian om att man ska kunna lösa den finansiering av visst material som elev eller vårdnadshavare har stått för.

I propositionen finns dock några andra frågor som jag undrar över. Det är just detta jag har ställt frågor till ministern om. Jag undrar vilka åtgärder ministern avser att vidta för att motverka att antalet platser till utbildningar som ger möjlighet att utöva idrott vid gymnasiestudier minskar, hur ministern avser att hantera problematiken med lärarbristen inom utbildningarna och vilka åtgärder ministern avser att vidta för att främja svensk folkhälsa genom idrottsutbildningar.

Herr ålderspresident! Jag uppfattade att svaret på min första fråga var att det i dag är för många NIU- och LIU-utbildningar och att alla inte håller måttet. Alltså blir förslaget att i stället lägga ned dem. Jag tycker att det förslaget verkar konstigt. Om något inte är bra, är det då inte bättre att vara

tydligare i regelverket och ha bra resultatuppföljningar? Det är ju ett ganska vanligt tillvägagångssätt när man vill få fram bättre kvalitet.

Att lägga ned NIU och LIU, så som beskrivs i promemorian, skulle innebära ungefär en halvering av dagens över 9 000 platser. NIU och LIU ger ändå en stämpel av lite högre kvalitet jämfört med att bara byta ut dem mot att ge fler skolor möjlighet att ge ämnet specialidrott.

Det sägs att fyra av fem personer som nått våra landslag har gått via ett idrottsgymnasium, inte bara RIG. Elever som går dessa gymnasier får möjlighet till anpassade studier, nutritionshjälp och mental träning. De får träna på sin skoltid. Men redan i dag finns det alltså ungdomar som slutar med sin sport därför att de inte kommer in på något av de alternativ som finns. Om regeringen nu väljer att föreslå att antalet platser ska halveras tror jag att det blir än fler som hoppar av.

Jag förstår att detta är en jobbig fråga att lösa. Men bara för att en fråga är jobbig att lösa tycker jag inte att man kan lösa den med att bara lägga ned verksamheterna.

Herr ålderspresident! Vad gäller min andra fråga om hanteringen av lärarbristen har jag fått bra svar av ministern. Svaret som framhålls i promemorian är att GIH tillsammans med övriga lärosäten som anordnar utbildning i ämnet specialidrott för blivande lärare bör utveckla metoder för yrkesverksamma lärare i ämnet att nå legitimation och behörighet. Jag tror verkligen att det är ett steg i rätt riktning. Jag tror att det är bra med valideringen, och jag håller verkligen med utbildningsministern om det.

Dock är det inte så enkelt som att om vi bara utbildar dem kommer detta att lösa sig. Vi behöver fler som vill och kan. Till det ska nämnas att alla skolor kanske inte kan erbjuda en heltidstjänst. Just den idrotten kanske bara behöver en tränare eller en specialidrottslärare på, säg, 50 procent. I det fallet kanske tränaren har en egen firma och gör någonting annat också och kanske inte vill vara anställd utan vara sin egen. Många är ju mångsysslare inom den kategorin. Då tänker jag att det blir jättesvårt för en skola att anställa någon som inte kan jobba bara 50 procent. Släpper man då inte fram möjligheten att anställa någon på entreprenad tror jag att detta kommer att vara ett stort hinder. Jag tror att den möjligheten är jätteviktig, inte minst på många små orter. Det ligger ju många idrottsgymnasier ute i landet, och det måste finnas förutsättningar för att alla ska kunna vara med. Håller inte ministern med om det?

Anf. 45 ROGER HADDAD (L):

Herr ålderspresident! Jag tackar statsrådet Anna Ekström för svaret på interpellationen från Moderaterna om idrottsgymnasier.

Det förslag som departementet har skickat ut baseras ju bara delvis på det tillkännagivande som riksdagen gjorde på initiativ av utbildningsutskottet för drygt ett år sedan om att se över avgiftsfrågan för elitutbildningar kopplat till idrottsgymnasierna. Det är i den delen vi har ställt krav på regeringen att återkomma med förtydliganden och göra det möjligt att under vissa förhållanden, inte minst när det gäller dyra utbildningar och utbildningar med dyr utrustning, göra undantag i skollagen så att man slipper kritik från Statens skolinspektion.

Jag har tittat på promemorian – regeringen har ändå godkänt att den ska skickas ut, och det är klart att regeringen kan påverka innehållet och vad man vill remittera i sina förslag – och det förvånar mig att en social-

Prot. 2020/21:20

13 oktober

Svar på

interpellationer

demokratisk regering skickar ut ett förslag som innebär långt färre idrotts-
gymnasieskolor och ännu mer fokus på elit, med risk att det sker på be-
kostnad av bredd.

Alla politiker och kollegor runt om i landet som har hört av sig, kom-
menterat och gett inspel säger: Vi vill ha både elitsatsning och bredd. All
forskning och alla folkhälsovetenskapliga studier när det gäller idrottsut-
bildning säger att vi måste parera och värna de här tillsammans.

Om det är så, herr ålderspresident, att det brister i uppföljning, i kvali-
tet, i ekonomiska hantering, i den interkommunala ersättningen och i alla
de här tekniska delarna är det väl i så fall dem vi ska fokusera på. Och detta
är inte något som bara poppar upp, utan det är staten, representerad av
Skolverket och Statens skolinspektion, som gör en bedömning och god-
känner dessa idrottsgymnasieutbildningar som kommunerna finansierar.
Det finns alltså redan en statlig kontroll, men det är uppenbart att det är
där det har brustit. Den nationella kvalitetskontrollen och tillståndsproces-
sen har uppenbarligen brustit. Det är också en kritik mot regeringens egna
myndigheter.

Jag nöjer mig inte, herr ålderspresident, när regeringen hänvisar till att
man ska se över kursplanerna. Vi har ju precis sett över kursplanerna för
skolväsendet. För bara drygt en månad sedan beslutade regeringen de nya
kursplanerna. Det är inget arbete som man bara kan dra igång hipp som
happ.

Vi liberaler säger: Skärp upp regelverket! Ta bort de oseriösa! Säkra
att pengarna används på korrekt sätt! Om det finns befogad tung kritik från
både Riksidrottsförbundet och specialförbunden ska vi lyssna på den, men
då ska vi skapa ett nationellt kvalitetssystem som rensar ut de oseriösa men
värnar både elit och bredd. Jag hoppas innerligt att statsrådet redan i dag
kan ge besked om att hon ska säkra båda delarna. Inte bara jag utan även
avnämarna, kommunerna, är oerhört oroliga över huruvida de kommunala
och regionala idrottsutbildningarna kommer att få finnas kvar eller inte om
regeringens förslag går igenom.

Anf. 46 MALIN HÖGLUND (M):

Herr ålderspresident! Specialidrottsprogrammen spelar en stor roll för
många elever på våra skolor som har både RIG, NIU och LIU. De har blivit
ett sätt att profilera sig som skola, men även som kommun. Fyra av fem
som nått våra landslag har gått via ett idrottsgymnasium. De som inte kom-
mer in slutar oftast med idrotten, tyvärr. Det finns inga andra vägar utanför
gymnasiet.

Enligt regeringen ska antalet idrottselever halveras. Det här kommer
att påverka hela barn- och ungdomsidrotten. Det kan leda till att ungdomar
måste specialisera sig tidigare än i dag, samtidigt som vi också vet att
breddidrotten är otroligt viktig.

Mora gymnasium har en lång tid haft längdskidåkning, skidorientering,
hockey, innebandy och fotboll. Totalt på Mora gymnasium går 40 procent
av eleverna – eller 330 elever – på ett idrottsprogram. Av dessa är det 40
på RIG, 112 på NIU och 178 på LIU.

SCB:s undersökning av levnadsförhållanden, Barn-ULF, visar att ca
60 procent av ungdomarna i 12–18-årsåldern idrottade i förening eller
klubb under 2017–2018. År 2019 fanns det i Sverige ca 882 000 personer

som hade uppdrag som ledare, domare eller annat i föreningen, enligt RF och SCB.

Idrotten engagerar och spelar en roll i det svenska samhället. Jag känner mig mycket orolig att idrottandet nu kommer att minska bland ungdomar när RIG kommer att vara enda möjligheten för idrottsutövande på gymnasienivå. Detta kommer att vara mycket negativt för idrottande ungdomar, men också för en idrottskommun som Mora.

Anf. 47 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Herr ålderspresident! Jag vill tacka för den här fantastiska uppvisningen av kärlek och omtanke om vår ungdomsidrott. Det värmer en utbildningsministers hjärta!

Jag har några korta påpekanden. Först och främst: Som regelverket i dag ser ut är syftet med den här typen av idrottsgymnasier som vi diskuterar nu att det ska gå att kombinera en elitsatsning med gymnasiestudier. Det syftet är väldigt viktigt. Det är viktigt för att ungdomar som vill elitsatsa på sin sport också ska kunna gå gymnasiet och kunna fullgöra sin gymnasieutbildning och för att det ska finnas både praktiska och tilltalande möjligheter för ungdomar att satsa helhjärtat på sin elitidrott.

Men regelverket är skrivet så att det ska handla om en elitsatsning, och bakgrunden till att den här promemorian har tagits fram är de signaler som har kommit inte bara från Skolverket utan också från Sveriges Kommuner och Regioner, Riksidrottsförbundet och en del specialidrottsförbund om att systemet inte har fungerat på ett tillfredsställande sätt. Det här är inte nya signaler, utan det här är signaler som har kommit under ett antal år.

En annan sak som jag verkligen vill påpeka och påminna om är att den svenska skolan har ett uppdrag i sina kursplaner och läroplaner att se till att det finns en möjlighet för alla elever att vara fysiskt aktiva under skoldagen och under skolveckan. Det är på intet sätt någonting som ska vara förbehållet enbart de elever som går på riksidrottsgymnasium eller dagens NIU eller LIU.

Jag vill också påminna om att det på intet sätt finns någon motsättning mellan att man vill ha en breddsatsning på idrott och att man vill ha en elitsatsning. I min värld sporrar de elitsatsande ungdomarna många ungdomar som satsar på bredden, och förekomsten av en bred idrott är ju själva förutsättningen för att det ska finnas en elit.

Får jag påminna om ytterligare en sak som kanske borde vara självklar. Det är att det vi nu diskuterar inte är en proposition, som jag tror att Alexandra Anstrell felaktigt råkade säga i sin första replik, utan det är en promemoria. Den är utskickad och framtagen inom Utbildningsdepartementet. Vi skickar ut den på remiss av ett enda skäl, och det är att vi *vill* ha synpunkter. Vi är intresserade av synpunkter på det här förslaget.

Att promemorian har tagits fram i nära samarbete med både Sveriges Kommuner och Regioner och Riksidrottsförbundet borde borga för att det är en promemoria som har ett ganska starkt stöd. Men självklart kommer regeringen att lyssna till och ta till sig de synpunkter som förs fram i remissomgången. Det är, fru talman, själva orsaken till att ha en remissomgång.

En sista sak vill jag påpeka innan jag tackar för ordet den här gången, och det är att Roger Haddad gjorde en poäng av att det vore tokigt att titta på kursplanerna nu när vi precis har ändrat kursplanerna för grundskolan.

Prot. 2020/21:20
13 oktober

Svar på
interpellationer

Jag vill då påminna om att det vi diskuterar här är gymnasieutbildning. De kursplaner som vi ändrade för bara några månader sedan i nära samarbete mellan regeringen och bland annat Liberalerna var kursplaner som avsåg grundskolan.

Anf. 48 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Jag tänker att det här med att vaska fram talanger inte är alldeles enkelt, speciellt inte i unga åldrar. Då är det bra att det finns många att leta bland.

År 2019 rapporterades det att 12 procent av de svenska fyraåringarna lider av övervikt eller fetma. Skillnaderna är stora mellan barn i rika och fattiga områden, mellan stad och glesbygd och mellan pojkar och flickor. Överviktiga barn får det svårare i skolan och har sämre självkänsla. Det sägs att det i dag endast är 11 procent av alla 14-åriga flickor och 17 procent av pojkarna som är regelbundet fysiskt aktiva en timme om dagen. Resten är så kallade soffpotatisar. Man kan undra varför det ser ut så och vad som görs för att vända den trenden.

Fru talman! Regeringens nationella samordnare för att främja ökad fysisk aktivitet skrev på DN Debatt häromdagen om att vårt stillasittande liv är den allra farligaste pandemin. Jag citerar ur artikeln: ”När vi ser människor jogga är det lätt att tro att alla motionerar. Så är det inte. En liten grupp motionerar flitigt flera gånger i veckan, medan en allt större grupp är helt inaktiv. Den utvecklingen måste vi vända.”

Vidare skriver han: ”För bara några decennier sedan rörde sig de flesta människor tillräckligt varje dag. Man promenerade och cyklade och fick på ett naturligt sätt ihop den rekommenderade dosen fysisk aktivitet. I dag sker en polarisering: antingen går man på gym och springer i skogen. Eller också sitter man helt still. Den stillasittande gruppen blir allt större.”

Fru talman! Jag undrar om inte ministern håller med om att förslaget i regeringens promemoria om att dra ned på antalet platser på våra idrotts-gymnasier rimmar ganska illa med uppdraget att främja ökad fysisk aktivitet.

Sedan är det också så att själva idrotterna tillför mycket av struktur för många ungdomar. Alla idrotter har regler under tävlingarna, alla idrotter kräver träning och andra förberedelser, och på lite högre nivå, elitnivå, krävs det också att elitungdomarna reser till tävlingar, deltar i träningsläger och mycket mer för att kunna lyckas med sin sport. Det krävs lite mer.

Idrott förser ungdomar med fysisk aktivitet, absolut, men de får också mycket annat. Många som har svårt att koncentrera sig får ett redskap för att kunna koncentrera sig bättre. De allra flesta håller numera med om att utan fysisk aktivitet är det i det närmaste omöjligt att få ordentlig vila. Våra kroppar är konstruerade för att användas, och om vi inte låter kroppen användas utsöndras inte många av de hormoner som till exempel gör att vi kan sova på nätterna.

Ministern var själv inne på att många elitidrottare är goda förebilder för ungdomar. Då tänker jag att det finns en större bredd även i elitidrotten – man behöver inte ha eliteliten. Jag tror att det är viktigt att man försöker ge de signaler man kan om att det är viktigt med folkhälsa och att det är viktigt med idrott. Jag tycker inte att det rimmar speciellt bra med det här i promemorian om att dra ned antalet platser för att kombinera sin elitidrott med gymnasiestudier. Skulle det inte vara en bättre idé att ha kvar både

Anf. 49 ROGER HADDAD (L):

Fru talman! Vi levererade grundskolans kursplaner och ett antal ämnesplaner. Man såg också över ett antal programstrukturer när det gäller gymnasieskolan. Det är självklart så att även gymnasiet kommer att förändras från den 1 juli nästa år. Eftersom tillkännagivandet redan var känt när det gäller det här frågeområdet, idrottsgymnasieskolorna, hade man i så fall kunnat passa på när Skolverket ändå höll på. Det var det som var min poäng.

Kärnan i vår kritik och oro, fru talman, är att den här promemorian som regeringen har skickat ut kommer att få konsekvensen att bredden kommer att påverkas negativt. Upp till hälften av antalet utbildningsplatser i landet kan ryka samtidigt som alla politiker oavsett kulör säger att vi ska stimulera till idrott, att vi ska värna och stötta rörelse, att vi ska röra på oss mer och att forskning och alla undersökningar visar att det även har positiv inverkan på inlärningen. Några av de här gymnasieskolorna på kommunal nivå har faktiskt lyckats vända resultaten från att vara skolor som man har sökt sig bort från till att man söker sig aktivt till dem för att de har den inriktning som statens skolverk eller Skolinspektionen har godkänt. Det tycker jag att vi ska ta till oss och bevara.

Det står ännu inte tydligt, fru talman, hur de skolorna ska kunna fungera fortsättningsvis. Det är det jag önskar att statsrådet kommenterar lite grann. Det räcker inte att hänvisa till att det här kommer att lösas och bli ännu bättre än i dag och att man ger ett uppdrag till Skolverket att se över kursplanen.

Avnämarna, alltså kommunerna och ett antal fristående skolor – jag har bara haft kontakt med kommunala skolor – är oroliga och ser inte den självklara lösningen som regeringen tar upp.

Anf. 50 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Än en gång måste jag säga tack för det engagemang som visas för våra idrottande ungdomar.

Jag ska bara helt kort påminna om några viktiga utgångspunkter. Den första utgångspunkten i den promemoria som är utskickad är att vi ska se till att få fler riksidsrottsgymnasier, fler gymnasier där vi kan känna oss hundra procentigt säkra på att eleverna får en elitidrottsatsning i kombination med sin gymnasieutbildning. Det har kommit bort lite i de här frågorna. Men det är en viktig utgångspunkt. I promemorian föreslås många fler platser på riksidsrottsgymnasierna.

En annan sak jag vill påminna om i den här debatten, som sjuder av glädje över att ungdomar idrottar, är att det är viktigt att komma ihåg att dagens riksidsrottsgymnasier, nationella idrottsutbildningar och lokala idrottsutbildningar inte når hela årskurser. De når en mindre del av ungdomarna.

I det utskickade förslaget står det klart och tydligt att också de ungdomar som inte elitsatsar, de ungdomar som enbart – om det nu skulle vara enbart – vill använda sin idrottstid på gymnasiet till utveckling inom en vald idrott ska få större chanser att göra det. Personligen tycker jag att det är en viktig sak att en ordentlig och stark satsning på idrott och hälsa inom

ramen för gymnasieutbildningen inte bara ska vara förbehållen, som det i dag står i lagtexten, dem som elitsatsar. Det ska också kunna avse utveckling.

Fru talman! Sist men inte minst har jag nu här i riksdagens talarstol förklarat lite om skälen till att promemorian är utformad på det sätt den är. Jag vill säga som det är: Skälet till att man skickar ut saker på remiss är att man vill få in synpunkter.

Jag har fått höra ett antal synpunkter här i talarstolen. En del har handlat om elevers möjligheter att utvecklas och röra på sig. Något fler har handlat om kommuners och friskolors möjligheter att marknadsföra och profilera sig. Men vi är förenade i önskemålet om att de svenska gymnasieeleverna ska ha goda och rika möjligheter att utveckla sig inom en idrott. Jag är övertygad om att vi kommer att hitta bra lösningar som ska leda dit.

Anf. 51 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för alla påminnelser och för svaret!

Jag undrar vad man har tänkt säga till eleverna om det förslag som nu har gått ut på remiss. Det är bra att det är ute på remiss. Men bara genom att något skickas ut på remiss är det många som tror att det är vad som kommer att gälla. Jag tror att många kommer att tänka: Är deras utbildning inte tillräckligt bra? Är det just den som kommer att bli utpekad för att inte hålla bra kvalitet? Är den så dålig att den måste läggas ned? Vilka signaler ger det till ungdomar och egentligen till hela samhället?

Ministern sa att man hade tänkt få fram fler RIG-platser, men inte lika många platser som det är i dag, eller hur? Jag tänker att det ger en signal om att det bara är eliteliten som räknas och att alla andra är oviktiga. Jag tänker också att det ger en signal om att elitsatsa tidigare, långt ned i åldrarna, för att kunna få en av de åtråvärda platserna. Vi inte får glömma att det här med att leta fram talanger måste få ta lite tid. Grundtanken har varit att försöka skjuta det högre upp i åldrarna än tidigare.

En nedläggning av hälften av alla möjligheter att på riktigt kunna satsa på sin sport samtidigt som man klarar av sin skola tror jag skulle vara riktigt skadligt för hela Idrottssverige. Vi vet alla att det är viktigt att klara av skolan. Då klarar man sig bra i livet. Vi vet också hur bra det är med idrottssatsningar för elevers ledarskap och struktur, för hela välmåendet.

Fru talman! Visst vore det väl bättre om fler kunde kombinera sin elitidrott med sin skolgång på riktigt och få chansen till utbildning i nutrition, mental träning och så vidare. Det skulle ge bättre folkhälsa på totalen. Håller inte ministern med om det?

Anf. 52 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Alexandra Anstrell frågar mig vilka signaler regeringen vill skicka genom att lämna ut promemorian. En viktig signal är att vi vill ha in synpunkter. Vi vill säkerställa att det finns möjlighet för den stora och breda folkrörelse som idrotten bland annat är att lämna synpunkter och svar på remissen.

En annan viktig signal är att vi vill att det ska vara möjligt att förena elitidrottande med att gå en gymnasieutbildning av hög kvalitet. Vi vill att de som elitsatsar också ska kunna gå på gymnasiet.

Ytterligare en signal är att vi gärna ser att specialidrott som ämne utvecklas, också på ett sådant sätt att det kan bidra till att ungdomar utvecklas inom sin idrott och att fler ska få chansen att göra det.

Ännu en signal skulle kunna vara att fysisk aktivitet är något som vi vill ha mer, inte mindre, av i den svenska skolan i allmänhet och i den svenska gymnasieskolan.

Fru talman! Jag tackar så mycket för den här debatten. Det är alltid trevligt att debattera om skolan. Det är extra roligt att debattera om ett ämne som engagerar så mycket som gymnasieskolan i kombination med idrott. Jag ser den här debatten som ett uttryck för hur viktig vi tycker att gymnasieskolan är men också hur viktigt det är att kunna förena gymnasieskolan med ett aktivt idrottsintresse.

Jag och regeringen kommer att ta del av de synpunkter som kommer in på remisspromemorian. Jag ser fram emot att sedan fortsätta diskutera denna sak med kammarens ledamöter.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

- 2020/21:19 Vissa ändringar i skattelagstiftningen till följd av resolutionsregelverket
- 2020/21:20 Omvänd skattskyldighet vid omsättning av vissa varor
- 2020/21:23 Justerande bestämmelser om avdrag för koncernbidragssparade underskott och avdrag för negativt räntenetto
- 2020/21:24 Ändrade krav på insiderförteckningar och några tillsynsfrågor
- 2020/21:26 Motätgärder på skatteområdet mot icke samarbetsvilliga jurisdiktioner och vissa andra inkomstskattefrågor
- 2020/21:27 Nytt regelverk för handel med utsläppsrätter

Skrivelse

- 2020/21:25 Riksrevisionens rapport om regionala strukturfondspartner-skap

Motioner

- med anledning av prop. 2020/21:12 Särskilt investeringsutrymme för el-nätsverksamhet
- 2020/21:2488 av Birger Lahti m.fl. (V)
- 2020/21:2919 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD)
- 2020/21:3712 av Lars Hjalmered m.fl. (M, KD, L)
- 2020/21:3713 av Rickard Nordin (C)

med anledning av skr. 2020/21:3 Riksrevisionens rapport om Kommerskollegiums arbete med handelshinder

- 2020/21:2977 av Tobias Andersson m.fl. (SD)
- 2020/21:3502 av Arman Teimouri m.fl. (L)
- 2020/21:3503 av Lars Hjalmered m.fl. (M)
- 2020/21:3714 av Per Schöldberg m.fl. (C)
- 2020/21:3715 av Camilla Brodin m.fl. (KD)

§ 17 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 2 oktober

2020/21:35 Åtgärder mot vålds- och sexualbrott

av *Tobias Andersson* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:36 Skatt på dieseldrivna fordon

av *Thomas Morell* (SD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

den 5 oktober

2020/21:37 Striderna i Nagorno-Karabach

av *Arin Karapet* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:38 Kostnader och tidsram för införandet av ERTMS i Sverige

av *Patrik Jönsson* (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:39 Misstänkta oegentligheter vid SMHI

av *Mikael Oscarsson* (KD)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:40 De nya uppgifterna om Estonia

av *Mikael Oscarsson* (KD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

den 6 oktober

2020/21:41 Den turkiska regimens expansiva utrikespolitik

av *Amineh Kakabaveh* (-)

till utrikesminister Ann Linde (S)

den 7 oktober

2020/21:42 Unga personers möjlighet att köpa bostad

av *Roger Hedlund* (SD)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2020/21:43 Polisers trygghet och ekonomiska villkor

av *Katja Nyberg* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:44 Chiles politiska fångar

av *Lorena Delgado Varas* (V)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:45 Utredning av möjlighet till bosparkassor

av *Ola Johansson* (C)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:46 Vardagsbrottslighet och otrygghet

av *Lars Beckman* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:47 Extratjänster
av *Lars Beckman* (M)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

Prot. 2020/21:20
13 oktober

2020/21:48 Äganderätten
av *Kjell Jansson* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

den 8 oktober

2020/21:49 Bromma flygplats
av *Lorena Delgado Varas* (V)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)
2020/21:50 Nya mål för förenklingspolitiken
av *Tobias Andersson* (SD)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)
2020/21:51 Regelförenkling för näringslivet
av *Tobias Andersson* (SD)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

den 9 oktober

2020/21:52 Hjälp vid förlossningspsykos
av *Robert Hannah* (L)
till socialminister Lena Hallengren (S)

§ 18 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 2 oktober

2020/21:145 Sanningen om M/S Estonia
av *Tobias Andersson* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)
2020/21:146 Stöd till idrottsrörelsen
av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)
2020/21:147 Fördröjd utbetalning av stödpengar till företag
av *Sten Bergheden* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)
2020/21:148 Skogsreservat som gynnar granbarkborren
av *Sten Bergheden* (M)
till statsrådet Jennie Nilsson (S)
2020/21:149 Mål för konsumtionsbaserade utsläpp
av *Jens Holm* (V)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)
2020/21:150 Säkrad kontanthantering
av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)
till statsrådet Per Bolund (MP)

Prot. 2020/21:20
13 oktober

2020/21:151 Antal platser på Sis ungdomshem
av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:152 Familjedaghem
av *Malin Höglund* (M)
till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:153 Kriminalitet och droger bland unga
av *Malin Höglund* (M)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

den 5 oktober

2020/21:154 Konflikten i Nagorno-Karabach
av *Robert Hannah* (L)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:155 Uppföljning av pandemin inom gymnasieskolan
av *Maria Nilsson* (L)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:156 Gamla samlingar i skolor
av *Maria Nilsson* (L)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:157 Torvbrytning på dikade torvmarker
av *Rickard Nordin* (C)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:158 En utökad sorgepeng
av *Linda Lindberg* (SD)

till statsrådet Ardalán Shekarabi (S)

2020/21:159 Kränkningar av kristna ungdomar i skolan
av *Staffan Eklöf* (SD)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:160 Ett samhällsekonomiskt perspektiv i Svenska kraftnäts arbete

av *Arman Teimouri* (L)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:161 Sveriges bistånd till Palestina
av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)

till statsrådet Peter Eriksson (MP)

2020/21:162 Nedskräpning vid bärplockarläger
av *Lars Beckman* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

den 6 oktober

2020/21:163 Säkerhetskrav för leksaker
av *Angelica Lundberg* (SD)

till statsrådet Lena Micko (S)

2020/21:164 Azerbajdzjans och Turkiets agerande mot Artsach och Armenien

av *Björn Söder* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:165 Uttalanden från palestinska företrädare angående fredsavtal

av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:166 Ny utredning om M/S Estonia

av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:167 Åtgärder mot den turkiska regimen

av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:168 Gravitet och covid-19

av *Linda Lindberg* (SD)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2020/21:169 Medel till excellenscentrum

av *Betty Malmberg* (M)
till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

2020/21:170 Återanvändning av it-produkter

av *Betty Malmberg* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:171 Minsta avstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklist

av *Nina Lundström* (L)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

den 7 oktober

2020/21:172 Åtgärder mot den ökande trångboddheten

av *Roger Hedlund* (SD)
till statsrådet Per Bolund (MP)

2020/21:173 Straffbarhet för uppmaning till självmord

av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:174 Straffrättsligt skydd för barn

av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:175 Upprättelse kring Estonia

av *Angelica Lundberg* (SD)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:176 Förbifart Örnköldsvik och Förbifart Härnösand

av *Jörgen Berglund* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:177 Intyg läs- och skrivsvårigheter

av *Fredrik Christensson* (C)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:178 Behovs- och solidaritetsprincipen i vården

av *Karin Rågsjö* (V)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:179 Sidas flytt till Botkyrka

av *Serkan Köse* (S)
till statsrådet Peter Eriksson (MP)

Prot. 2020/21:20
13 oktober

Prot. 2020/21:20
13 oktober

den 8 oktober

2020/21:180 Lagstiftning för drönare vid brandbekämpning
av *Jörgen Berglund* (M)
till statsrådet *Mikael Damberg* (S)

den 9 oktober

2020/21:181 Krav på vattenfelsbrytare
av *Lars Mejern Larsson* (S)
till statsrådet *Per Bolund* (MP)
**2020/21:182 Undantag från riskskatt för offentliga utvecklingskredit-
institut**
av *Jakob Forssmed* (KD)
till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

den 12 oktober

2020/21:183 Bekämpning av råttor inom lantbruket
av *Mikael Larsson* (C)
till socialminister *Lena Hallengren* (S)
**2020/21:184 Rysslands arresteringsorder mot Svetlana Tichanov-
skaja**
av *Hans Wallmark* (M)
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)
2020/21:185 Coronareglerna för arenor och events
av *Niels Paarup-Petersen* (C)
till statsrådet *Mikael Damberg* (S)
2020/21:186 Kriminell infiltrering av Arbetsförmedlingen
av *Ludvig Aspling* (SD)
till arbetsmarknadsminister *Eva Nordmark* (S)
**2020/21:187 EU:s uttalande mot bakgrund av Azerbajdzjans anfalls-
krig**
av *Markus Wiechel* (SD)
till utrikesminister *Ann Linde* (S)

§ 19 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 7 oktober

2020/21:81 Förebyggande sjukpenning för gravida
av *Maria Malmer Stenergard* (M)
till statsrådet *Ardalan Shekarabi* (S)
2020/21:96 Kadmiumfonden
av *Betty Malmberg* (M)
till miljö- och klimatminister *Isabella Lövin* (MP)

2020/21:100 Schablonen för timersättning inom assistansersättningen Prot. 2020/21:20
av *Pia Steensland* (KD) 13 oktober
till finansminister Magdalena Andersson (S) -----

2020/21:104 Utebliven proposition om statens stöd till trossamfund
av *Björn Söder* (SD)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:105 Företagsflykt på grund av energikris
av *Björn Söder* (SD)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:102 Preems utbyggnad
av *Jens Holm* (V)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:111 En nationell plan för väg 171
av *Ann-Sofie Alm* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:124 Försvarsmaktens miljö tillstånd
av *Caroline Nordengrip* (SD)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:112 Processer för miljö tillstånd
av *Ann-Sofie Alm* (M)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:109 Kinas agerande mot Hongkong
av *Robert Hannah* (L)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:113 Villkoren för näringslivet
av *Ann-Sofie Alm* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:107 Organiserad brottslighet inom Arbetsförmedlingen
av *Magnus Persson* (SD)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:106 Situationen för deltidsbrandmän
av *Caroline Nordengrip* (SD)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:108 Låga resultat för subventionerade anställningar
av *Magnus Persson* (SD)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:130 Likvärdighet i räddningstjänsten
av *Alexandra Anstrell* (M)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:114 Stöd till resebranschen
av *Alexandra Anstrell* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:115 Tillsyn av skyddsrum
av *Alexandra Anstrell* (M)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:122 Ekonomisk tillväxt på kommunal nivå
av *Margareta Cederfelt* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:119 Konsekvensanalys av förtida nedläggning av Bromma flygplats

av *Åsa Coenraads* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:134 Polisaspirants värderingar

av *Björn Söder* (SD)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:120 Kommuners och regioners extra kostnader för pandemin

av *Åsa Coenraads* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:121 Kommuners och regioners extra kostnader för pandemin

av *Åsa Coenraads* (M)
till statsrådet Lena Micko (S)

2020/21:128 Avbrott i markförlagda it- och telekomnät

av *Anders Åkesson* (C)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:118 Möjligheterna att sälja vildsvinskött

av *Alexandra Anstrell* (M)
till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:126 Tidigareläggning av Nya Ostkustbanan

av *Jens Holm* (V)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:131 De förenklingspolitiska målen

av *Tobias Andersson* (SD)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:138 Polisenärvaro i utsatta områden

av *Roger Haddad* (L)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:135 Statligt bidrag till förening som hyllat terror

av *Björn Söder* (SD)
till statsrådet Åsa Lindhagen (MP)

2020/21:136 En utbyggnad av Tidaholmsanstalten

av *Cecilia Widegren* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:139 En bättre fungerande hyresrättsmarknad

av *Josefin Malmqvist* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:129 Säkerhetsrutiner för att granska anställda på Försvarsmakten

av *Alexandra Anstrell* (M)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:143 Säkerställd tillgång till jodtabletter

av *Monika Lövgren* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:142 Bahaiers rätt till högre utbildning i Iran

av *Anders Österberg* (S)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:140 En nationell minnesdag för coronapandemins offer

av *Margareta Cederfelt* (M)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

den 9 oktober

Prot. 2020/21:20

13 oktober

2020/21:125 Massgripandena av oppositionella i Turkiet

av *Håkan Svenneling* (V)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:116 Rysk kränkning av svenskt territorialvatten

av *Alexandra Anstrell* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

den 12 oktober

2020/21:123 Sveriges förbindelser med Schweiz

av *Hans Wallmark* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:137 En internationell minnesdag för coronapandemins offer

av *Margareta Cederfelt* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

§ 20 Kammaren åtskildes kl. 15.36.

Sammanträdet leddes

av tredje vice talmannen från dess början till och med § 12 anf. 22 (delvis),

av ålderspresidenten därefter till och med § 15 anf. 47 (delvis) och

av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om ersättare.....	1
§ 3 Meddelande om särskild debatt om en ny bankläcka, skatteflykt och penningtvätt	1
§ 4 Meddelande om återrapportering från Europeiska rådets möte.....	2
§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövning.....	2
§ 6 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	2
§ 7 Anmälan om faktapromemorior	4
§ 8 Ärenden för bordläggning	4
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:7 om straffrättsliga åtgärder mot brister vid transport av farligt gods.....	4
Anf. 1 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	4
Anf. 2 THOMAS MORELL (SD).....	5
Anf. 3 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	6
Anf. 4 THOMAS MORELL (SD).....	6
Anf. 5 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	7
Anf. 6 THOMAS MORELL (SD).....	8
Anf. 7 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	8
§ 10 Svar på interpellation 2020/21:8 om åtgärder kopplade till gängkriminalitet	9
Anf. 8 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	9
Anf. 9 LOUISE MEIJER (M)	10
Anf. 10 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	10
Anf. 11 LOUISE MEIJER (M)	11
Anf. 12 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	12
Anf. 13 LOUISE MEIJER (M)	13
Anf. 14 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	14
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:24 om polisbristen på landsbygden.....	15
Anf. 15 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	15
Anf. 16 THOMAS MORELL (SD).....	15
Anf. 17 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	16
Anf. 18 THOMAS MORELL (SD).....	17
Anf. 19 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	18
Anf. 20 THOMAS MORELL (SD).....	19
Anf. 21 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	19
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:31 om underhållet av Stångådalsbanan, Tjustbanan och övriga regionala järnvägar	20
Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	20
Anf. 23 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD)	21
Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	21
Anf. 25 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD)	22
Anf. 26 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	23
Anf. 27 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD)	24

Anf. 28	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	24	Prot. 2020/21:20
§ 13	Svar på interpellation 2020/21:32 om en avveckling av Bromma flygplats	25	13 oktober
Anf. 29	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	25	-----
Anf. 30	JENS HOLM (V)	26	
Anf. 31	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	27	
Anf. 32	JENS HOLM (V)	28	
Anf. 33	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	28	
Anf. 34	JENS HOLM (V)	29	
Anf. 35	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	30	
§ 14	Svar på interpellation 2020/21:38 om kostnader och tidsram för införandet av ERTMS i Sverige	31	
Anf. 36	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	31	
Anf. 37	PATRIK JÖNSSON (SD)	31	
Anf. 38	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	32	
Anf. 39	PATRIK JÖNSSON (SD)	34	
Anf. 40	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	35	
Anf. 41	PATRIK JÖNSSON (SD)	36	
Anf. 42	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	36	
§ 15	Svar på interpellation 2020/21:20 om idrottsutbildningar i gymnasie- och gymnasiesärskola	37	
Anf. 43	Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S)	37	
Anf. 44	ALEXANDRA ANSTRELL (M)	38	
Anf. 45	ROGER HADDAD (L)	39	
Anf. 46	MALIN HÖGLUND (M)	40	
Anf. 47	Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S)	41	
Anf. 48	ALEXANDRA ANSTRELL (M)	42	
Anf. 49	ROGER HADDAD (L)	43	
Anf. 50	Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S)	43	
Anf. 51	ALEXANDRA ANSTRELL (M)	44	
Anf. 52	Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S)	44	
§ 16	Bordläggning	45	
§ 17	Anmälan om interpellationer	46	
§ 18	Anmälan om frågor för skriftliga svar	47	
§ 19	Anmälan om skriftliga svar på frågor	50	
§ 20	Kammaren åtskildes kl. 15.36	53	