Riksdagens protokoll 2025/26:145

Måndagen den 22 juni

Kl. 11.00–13.18

SVERIGES RIKSDAG

§ 1 Justering av protokoll

Protokollen för den 29 maj och den 1 juni justerades.

§ 2 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Proposition
2025/26:290 till utrikesutskottet

Framställning
2025/26:RS6 till konstitutionsutskottet

§ 3 Svar på interpellation 2025/26:506 om forskning och innovation för framtidens transportsystem

Svar på interpellationer

Anf. 1 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Carina Ödebrink har frågat mig varför regeringen väljer att minska resurserna till forskning och innovation inom transportinfrastrukturen i den nationella planen, hur jag bedömer att minskade forskningsresurser påverkar möjligheterna att nå nollvisionen och etappmålen för trafiksäkerheten samt hur regeringen avser att säkerställa att transportsektorn fortsatt utvecklar ny teknik och nya lösningar för att nå klimatmålen och stärka trafiksäkerheten.

Regeringen har nyligen fastställt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037, som innebär historiskt stora satsningar på transportinfrastrukturen i Sverige. En väl fungerande infrastruktur är avgörande såväl för att öka Sveriges samlade konkurrenskraft och tillväxt som för att hela Sverige ska fungera.

Behoven inom transportinfrastrukturen är stora, och det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder och att förvalta statens resurser på ett så effektivt sätt som möjligt. Regeringen avsätter 4 miljarder kronor till tillämpad forskning och innovation under planperioden.

I den nationella planen slås det fast att forskning och innovation fortsatt är en grundförutsättning för att kunna utveckla kunskap, metoder och modeller samt demonstrera nya lösningar som binder samman teknik och affärs- och samhällsnytta inom transportområdet samtidigt som det möjliggör att nå de av riksdagen antagna transportpolitiska målen.

Regeringen har dessutom pekat ut tre prioriterade områden för användning av dessa forskningsmedel: för det första ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet, med fokus på att optimera resursanvändning och plan- och byggprocesser, för det andra en väl och på ett kostnadseffektivt sätt underhållen transportinfrastruktur i hela landet i ett redundant och resilient transportsystem som tar hänsyn till säkerhetspolitiska krav och störningsrisker och som kan nyttiggöra stora datamängder om transportsystemets status, och för det tredje ett transportsystem som möjliggör ökad elektrifiering och automatisering samt digitala tjänster.

Det är också viktigt att understryka att forskningsmedlen i den nationella planen inte är den enda finansieringen, utan transportsektorns forskning och innovation inkluderar ett brett ekosystem av aktörer.

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet har varit framgångsrikt, och arbetet med att fortsatt stärka trafiksäkerheten är en prioritet för regeringen. I den nationella planen ökar därför regeringen satsningen på trimnings- och miljöåtgärder med 26 procent, i fasta priser, till 62,5 miljarder kronor, jämfört med föregående plan. Detta är en viktig satsning i transportsystemet som ökar trafiksäkerheten, minskar miljöpåverkan och ökar kapaciteten.

Exempel på trafiksäkerhetssatsningar som ryms inom trimningsbudgeten kan bland annat bestå av säkra sidoområden, poliskontrollplatser, räcken, mitträffling, underglidningsskydd för motorcyklister och åtgärder i korsningar och byggande av faunapassager. Allt detta bidrar till ökad trafiksäkerhet och är viktigt för att uppnå nollvisionen.

Sammantaget innebär den historiskt stora infrastruktursatsningen, i kombination med tydliga prioriteringar av forskningsmedlen och ett starkt ekosystem av nationella och europeiska forskningsfinansiärer, att Sverige fortsatt har goda förutsättningar att utveckla ett säkert, hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem för framtiden.

Anf. 2 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Sverige har under lång tid varit ett föregångsland inom transportområdet. Vi har utvecklat nollvisionen. Vi har byggt upp världsledande forskning kring trafiksäkerhet. Vi har utvecklat säkrare fordon, bättre vägar och smartare transportsystem.

Det har inte skett av en slump. Det har varit resultatet av långsiktiga investeringar i forskning, innovation och samverkan mellan myndigheter, akademi och näringsliv som har lett till konkreta förändringar och förbättringar i trafikvardagen. Därför är regeringens prioritering anmärkningsvärd när det kommer till forskning och innovation i den nationella planen för transportinfrastrukturen.

Samtidigt som regeringen talar om ett robust transportsystem, stärkt konkurrenskraft, klimatomställning och ökad trafiksäkerhet väljer man att kraftigt minska resurserna till forskning och innovation.

Trafikverket bedömde att satsningarna borde ligga kvar på ungefär dagens nivå, det vill säga 7,4 miljarder kronor under planperioden. Regering-

en valde i stället att nästan halvera anslaget och minska det till 4 miljarder kronor. Det handlar inte om någon marginell justering.

Herr talman! Samtidigt står vi inför stora utmaningar. Minskningen av antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken utvecklas inte i den takt som krävs för att nå etappmålen till 2030.

Transportsektorn ska bidra till klimatomställningen. Vi behöver stärka beredskap och totalförsvar. Vi behöver ny teknik för underhåll och investeringar i vägar och järnvägar. Vi behöver digitalisering, automatisering och bättre data för att använda infrastrukturen smartare, herr talman. Allt detta bygger på kunskap. Allt detta bygger på forskning. Och allt detta bygger på innovation. Därför är min fråga till ministern enkel.

Ministern har i sitt svar redogjort för varför forskning och innovation är viktigt. Det är dock inte det som är omtvistat. Om forskning är så viktigt för trafiksäkerhet, beredskap, digitalisering och elektrifiering, varför väljer regeringen då att nästan halvera anslaget jämfört med Trafikverkets bedömning av behoven?

Anf. 3 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Det är väldigt angeläget att få ut så mycket effekt som möjligt av de avsatta medlen för transportinfrastruktur.

När det gäller prioriteringen kan det vara lite svårt för den som lyssnar på en debatt att hålla isär siffrorna. Carina Ödebrink hänvisade mycket riktigt till Trafikverkets föreslagna nivå, och regeringen fattar beslut om att avsätta hela 4 miljarder till forskning inom det här anslaget.

Nuvarande nivå i den nationella planen är 5 miljarder kronor. Det är en prioritering. Det är en minskning. Men det vi också gör, herr talman, är att tydligare precisera vad pengarna ska gå till. Det är mycket pengar. De kommer att ge stor effekt.

Det som har varit den stora bristen under många år är att det har funnits mycket kunskap. Sverige har varit världsledande när det gäller att utveckla metoder för att underhålla till exempel järnväg, men det har inte fått genomslag i den svenska inrikespolitiken. Däremot har man kunnat använda kunskapen från Sverige i andra länder.

Det här ändrar vi på nu. Vi prioriterar och preciserar så att det blir fortsatt fokus på de ändamål som jag nämnde. En sådan precisering har inte funnits tidigare. Det har funnits och finns områden i Sverige som är väl beforskade och där man vet vad som behöver göras, men handlingskraften och genomförandeförmågan har saknats. Det är detta vi ändrar på nu när vi i Sverige får ut mer underhåll av järnvägen än någonsin.

Jag vill ge Carina Ödebrink rätt i att det är mycket viktigt att använda nya metoder och att använda data betydligt bättre. Det är också det som görs, inte enbart för att Trafikverket har ett anslag för forskning i den nationella planen utan för att vi nu har stärkt Trafikverkets uppdrag som beställare, som utförare och som upphandlare. Därmed har man kunnat korta tiden det tar att byta växlar från dygn till timmar.

Jag var själv i Kumlatrakten härförleden när företaget Vossloh invigde sin växelfabrik, som man har i samarbete med Trafikverket, och fick se innovationskraften som finns där. Företaget samarbetar med många andra företag.

Jag fick information om att man i anläggningen kommer att sätta i bultar som är uppkopplade med en liten sensor i bulten som kommer att ge en signal om vägen rör sig mer än 0,00 millimeter – jag kommer inte ihåg exakt, herr talman, men den kommer att ge signal vid väldigt små rörelser som är omöjliga att upptäcka med blotta ögat tack vare att man använder ny teknik i anläggningen som gör att man kan sätta in insatser mycket tidigare.

Detta kommer att ske framöver tack vare att vi nu samarbetar med det privata näringslivet och har tydliga kontrakt som prioriterar innovation och forskning. Vi preciserar också tydligare även i det här anslaget att det som främjar ökad effektivitet, produktivitet och optimerad resursanvändning är det som ska prioriteras vid fördelning av de 4 miljarderna.

När det gäller trafiksäkerhetsarbetet görs det också stora investeringar i näringslivet i Sverige. Jag var hos Autoliv för några veckor sedan. Man investerar nu i en ny anläggning där liv kommer att räddas inte bara i Sverige utan också globalt.

Nyckeln i det fortsatta arbetet är alltså tätt och nära samarbete mellan staten och myndigheterna och universiteten, akademin, och näringslivet. Här ser framtiden ljus ut. Problemen är många, men vi har ett gemensamt arbete med god hastighet och god riktning.

Anf. 4 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Ja, 4 miljarder kronor är mycket pengar. Det ska man ha respekt för, men det är trots allt nästan bara hälften av det som Trafikverket bedömde vara behoven. Det går inte att komma undan.

Jag tycker också att statsrådets svar i hans andra inlägg väcker en fråga. Om regeringen har uppfattat att det har funnits brister och att stödet inte varit effektivt, varför väljer man att inte komma till rätta med det genom tydligare styrning och tydligare uppdrag? I stället väljer man att i det närmaste halvera stödet.

Vi investerar över 1 000 miljarder i vägar och järnvägar, och det är mycket pengar. Men vi måste också kunna investera i kunskap om hur dessa resurser ska användas bäst. Det är det vi historiskt sett har gjort, och det har bidragit till att Sverige är ett föregångsland när det gäller forskning och innovation kopplad till infrastruktur och transport.

Det finns också en näringspolitisk dimension. Sverige konkurrerar internationellt genom kunskap. Näringslivet efterfrågar innovation inom elektrifiering, automatisering, digitalisering och hållbara transporter. Då är det märkligt att regeringen väljer att dra ned på just den forskning som ska bidra till utvecklingen. Här krävs det, herr talman, symbios och samverkan mellan näringsliv och stat för att driva utvecklingen framåt.

Det finns, och jag återkommer nog till det här, en tydlig motsägelse i statsrådets svar. Å ena sidan säger ministern att forskningen är en grundförutsättning för att ta fram kunskap, nya metoder och nya lösningar för att nå de transportpolitiska målen. Å andra sidan motiverar han neddragningen med att statens resurser ska användas så effektivt som möjligt. Då infinner sig frågor, herr talman. Menar regeringen att forskningsmedlen inte används effektivt i dag? Om forskningen är så viktig, varför minskar man då på resurserna? Och är det så att regeringens tre prioriteringar för forskningen – ökad effektivitet, kostnadseffektivt underhåll samt ökad

elektrifiering med mera – kräver mindre resurser för att Sverige ska ligga i framkant?

Det behövs investeringar i trafiksäkerhetsåtgärder här och nu, men det behövs också lösningar för att säkerställa dagens trafiksäkerhet. De här behöver man inte ställa mot varandra.

Mina frågor till statsrådet gäller glappet mellan 7,4 miljarder och 4 miljarder. Vilka projekt är det som inte ska genomföras? Vilken kunskap ska inte tas fram, och vilka innovationer ska Sverige avstå från? Och har regeringen gjort någon konsekvensanalys av vilka forskningsprogram som kommer att behöva minskas eller läggas ned till följd av regeringens beslut?

Anf. 5 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Carina Ödebrink efterfrågar tydligare styrning. Det är ju precis det som regeringen nu har fattat beslut om. Det har inte funnits tidigare, och det är välkommet att det nu blir prioriterat i en riktning som också, som det låter, överlappar ganska väl med Carina Ödebrinks inlägg.

När det gäller vad ledamoten säger om symbios mellan stat och näringsliv är det där det börjar bli intressant. En anledning till att vi inte fått ut den fulla kraften i den innovation som finns hos alla de entreprenörer som utvecklar nya metoder är att det för inte så jättelång tid sedan drevs att man skulle återta underhåll i statlig regi.

Vi har arbetat med att få ut så mycket som möjligt av de innovativa företag som finns i Sverige genom betydligt bättre kontrakt och bättre beställarförmåga hos Trafikverket samt bättre operativ förmåga så att man har bättre koll på anläggningen och vet vad man ska beställa. Det är det som har gjort att man får ut mer av alla de miljarder som nu investeras i underhåll. Det är där fokus behöver ligga för att man ska få ut så mycket som möjligt för pengarna.

Det finns exempelvis beskrivet i den nationella planen att regeringen ser att det skulle vara värdefullt att ha en testanläggning i Sverige för att kunna testa beläggningar. Det finns beskrivet att vi gärna skulle göra det ihop med Norge så att man kan utveckla asfaltsblandningar och beläggningsmaterial på ett effektivt sätt och kan utveckla vägbeläggningsarbetet så att det inte bara handlar om 354 miljarder kronor till mer underhåll utan att man får ut så mycket som möjligt för de pengarna. Det finns väl beskrivet att man skulle kunna använda trimningsåtgärdsmedel för en sådan anläggning. Det skulle gynna forskning och innovation.

Herr talman! Det här illustrerar, precis som jag sa i mitt inledningsanförande, att det finns betydligt fler poster som finansierar forskning och innovation än enbart det som vi nu diskuterar. Då är det återigen viktigt att säga att nuvarande nivå är 5 miljarder och att den beslutade nivån är 4 miljarder.

Vilka prioriteringar kommer då att behöva göras? Ja, det är prioriteringar i riktning och i linje med vad jag sa. Det som kommer att behöva vara i fokus är att utveckla metoder som stärker effektivitet, produktivitet och även elektrifiering och automatisering och digitala tjänster.

Sedan finns det områden som är väl beforskade men där man tidigare inte har haft genomförandeförmåga att få ut kunskapen i backen. Vi gör

nu en nödvändig prioritering på flera områden för att vända trenden och få ut mer för pengarna eftersom behoven är så stora.

Forskning och innovation kommer att vara en mycket viktig del också i det fortsatta arbetet. Det tydliggörs, och det är vi också väldigt precisa med i beslutet. Det är möjligen det som har saknats tidigare: ett fokus på just ökad effektivitet och produktivitet och kostnadseffektivt underhåll.

Här kommer arbetet att fortsätta, förhoppningsvis med den ram som regeringen har beslutat om för underhåll. Men här finns det ett orostecken: Carina Ödebrinks parti vill dra ned på vägunderhåll med hela 45 miljarder. Då börjar vi tala om drakoniska nedskärningar som skulle påverka människor i deras vardag. Då skulle vi inte få ut den kunskap som redan finns och som skulle kunna upparbetas med de 4 miljarder som regeringen har beslutat om ska vikas till forskning och innovation i den kommande tolvåriga planen.

Anf. 6 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Nu är det ju inte de 45 miljarder som vi har i vårt förslag vi ska diskutera här i dag. Det kanske förtjänar en egen debatt.

Statsrådet har nu varit ansvarig i den här regeringen i snart fyra år, och jag tycker att det är statsrådet som blir svaret skyldig när jag hör svaret på min interpellation och det statsrådet säger.

Enligt statsrådet prioriterar man nu underhåll. Det gör man ju på bekostnad av forskningsanslaget, som man drar ned på. Forskning krävs ju för att vi ska kunna få ett ännu mer effektivt underhåll och för att vi ska kunna få ännu bättre och smartare investeringar. De metoder som regeringen prioriterar och som statsrådet hänvisar till förutsätter ju att vi har en bas och en massa som kan se till att vi forskar fram och får fram nya innovationer. Detta är helt avgörande för omställningen.

Jag har svårt att förstå varför regeringen väljer att minska satsningarna, men min tolkning av regeringens prioritering är enkel och väldigt tydlig, herr talman. En förutsättning för att statsrådet sitter där han sitter är att han har stöd av ett parti som har en stark misstro och misstänksamhet mot just forskning, vetenskap och beprövad erfarenhet.

Anf. 7 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Det sista är väldigt enkelt att bemöta, för det är direkt felaktigt.

Precis som ledamoten var inne på handlar det dock om prioriteringar, och det blir väldigt tydligt när Carina Ödebrink konstaterar att man på bekostnad av den här budgetposten satsar på underhåll. Då blir det ju precis tvärtom: För att få ihop de 45 miljarder som skulle innebära att vägarna inte bara var ungefär lika dåliga som de är nu utan att underhållsskulden faktiskt skulle förvärras tycker man i Socialdemokraterna att det är en prioritering man vill göra. Det ska vara dåligt skick på vägarna även framöver, och vi ska ha hög nivå i forskningen.

Det vi gör är ju att säkerställa att de medel som vi lägger på forskning – hela 4 miljarder kronor – går till områden där det finns ett tydligt mervärde. Vi prioriterar också att få ut den kunskap vi redan har i backen. Det spelar ingen roll om denna kunskap finns i riksdagens kammare om mannen på gatan eller barnfamiljen som ska åka bil i sommar eller som behöver

kunna lita på att tågen kommer fram i tid inte kan lita vare sig på att de kommer fram i tid eller på att bilen håller, eftersom underhållet inte har hållit måttet.

Detta är väl beforskat. Det kommer att bli ännu viktigare att använda nya metoder, och då är de här 4 miljarderna en viktig grund. Det finns också forskningsmedel på andra områden. Vinnova har ett flertal program, exempelvis fordonsstrategisk forskning och innovation med en budget på över 1 miljard kronor. Det nationella flygtekniska forskningsprogrammet har ungefär en kvarts miljard, och innovationer för ett hållbart mobilitetssystem har ungefär 200 miljoner kronor. Pengar finns alltså, och det är viktigt att de används på ett effektivt sätt.

Här har vi på punkt efter punkt visat att vi orkar prioritera för att vi ska få ut mer för pengarna. Det handlar både om mer pengar till infrastruktur och om mer infrastruktur för pengarna. När det gäller detta är forskning och innovation viktigt framgent, och vi har varit tydliga med vilka prioriteringar som gäller.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 4 Svar på interpellation 2025/26:508 om stöd till civilsamhällets trafiksäkerhetsorganisationer

Anf. 8 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Carina Ödebrink har frågat mig om mina och regeringens argument för att minska stödet till civilsamhällets trafiksäkerhetsorganisationer med mer än hälften, om jag anser att stödet till civilsamhällets trafiksäkerhetsorganisationer kan minska utan att trafiksäkerheten påverkas negativt och, om inte, hur jag avser att agera för att motverka den negativa påverkan samt vilka konsekvensanalyser som har gjorts av den föreslagna neddragningen och vilka organisationer regeringen fört dialog med inför beslutet.

Jag vill inledningsvis påminna om att jag så sent som den 29 april 2026 besvarade en liknande fråga från Carina Ödebrink. Mitt svar i dag kommer därför i grunden att vara detsamma.

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet är framgångsrikt, och ökad trafiksäkerhet är en prioritet för regeringen. Nollvisionen är fortsatt grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Civilsamhällets engagemang är betydelsefullt och uppskattat, och regeringen ser ett stort värde i de insatser som ideella organisationer runt om i landet bidrar med.

Staten behöver ta ansvar för att de samlade resurserna används på ett så träffsäkert och effektivt sätt som möjligt. Regeringen gör omfattande satsningar på underhåll av väg- och järnvägsinfrastrukturen, vilket är en viktig del i att förbättra trafiksäkerheten.

Regeringen har nyligen fastställt den nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Den innebär bland annat förstärkta medel till trimningsåtgärder, och en del av dessa medel föreslås riktas mot trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Ett väl fungerande och väl underhållet transportsystem är en grundläggande förutsättning för säkra transporter och bidrar till att förebygga olyckor.

När det gäller stödet till civilsamhällesorganisationer har regeringen ändrat villkoret för det aktuella anslaget för att säkerställa att statens medel används där de gör störst nytta. Som en del i prioriteringsarbetet har regeringen justerat stödet till civilsamhället för att öka fokus på trafiksäkerhet. Bidrag till ideella organisationer kan därmed enbart medges till organisationer som arbetar med trafiksäkerhet.

Sammantaget vidtar regeringen flera åtgärder för att stärka trafiksäkerheten. Civilsamhället kommer fortsatt att vara en viktig del i detta arbete tillsammans med akademi, myndigheter och privata aktörer.

Anf. 9 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Precis som statsrådet sa har jag lyft upp frågan i den här interpellationen tidigare, och precis som i min föregående interpellation handlar det om att staten väljer att halvera och dra ned på kostnaderna när det gäller bidrag till civilsamhällesorganisationer som jobbar med trafiksäkerhet.

Det handlar om aktörer som möter barn på väg till skolan, äldre i trafiken, cyklister, unga förare, föräldrar, föreningar och lokala samhällen. Det är ett arbete som sker nära människor, och just därför kan det inte enkelt ersättas av en myndighet, en rapport eller en nationell plan.

Regeringen minskar Trafikverkets stöd till ideella organisationer med 8 miljoner kronor. Det innebär att det mer än halveras. Samtidigt vet vi att trafiksäkerhetsmålen till 2030 är svåra att nå. Trafikverket säger självt att fler insatser krävs.

Under 2025 omkom över 200 personer i vägtrafiken, och omkring 5 000 skadades allvarligt. Målet till 2030 är högst 133 omkomna och en kraftig minskning av antalet allvarligt skadade.

Min fråga är enkel: Varför väljer regeringen att just nu skära ned på de förebyggande insatserna?

Statsrådet har tidigare svarat att regeringen satsar på vägunderhåll och trimningsåtgärder. Det är bra, men det är inte svar på frågan. Trafiksäkerhet handlar nämligen inte bara om asfalt, räcken och vägstandard. Det handlar också om beteenden, kunskap, hastigheter, nykterhet, barns skolvägar och trygghet för oskyddade trafikanter samt om civilsamhällets engagemang.

Detta är också något som trafiksäkerhetsorganisationer pekar på. Sverige har gjort otroligt mycket när det gäller att komma till rätta med de hårda sakerna som kan förebygga olyckor, och i dag ser de att det viktigaste är att jobba med människors beteenden. Det är där civilsamhället spelar en stor roll.

När organisationer arbetar med cykelvänlig skola, rekommenderad skolväg, vintercykling för barn eller trafiksäkerhet för nya grupper i Sverige är det konkreta insatser som når människor i deras vardag. Det är därför svårt att förstå hur regeringen kan säga att trafiksäkerheten är prioriterad samtidigt som man halverar stödet till dem som gör detta arbete lokalt.

Jag vill därför återigen fråga statsrådet: Vilken konsekvensanalys visar att den här neddragningen kan göras utan att trafiksäkerheten påverkas negativt? Och om någon sådan analys inte finns, varför har regeringen fattat beslutet?

Anf. 10 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag är glad att kunna besvara den frågan i kammaren, för här råder uppenbarligen ett missförstånd. Vi gör nämligen en besparing på det här anslaget, men vi gör också en mycket viktig ändring som understryker att pengar enbart kan gå till trafiksäkerhetsarbete och till organisationer som arbetar med trafiksäkerhet.

Det gör att det här anslaget, som nu omfattar 7 miljoner kronor, enbart kan gå till trafiksäkerhetsarbete. Tidigare har det varit fler organisationer som har kunnat söka, och det har funnits viss osäkerhet om hur mycket det ska bli till trafiksäkerhet framöver vid varje utlysning.

Ledamoten vet att beloppet i regleringsbreven för 2024 och 2025 var 15 miljoner kronor; det är det hon hänvisar till när hon säger att det har gjorts en neddragning med 8 miljoner. Men det som har betalats ut till trafiksäkerhet är i själva verket drygt 8 miljoner kronor, så det är alltså inte en så stor nedskärning som ledamoten har uppfattat det som – vilket kan vara lätt hänt när man bara ser siffrorna.

Att regeringen nu så tydligt ändrar riktning och tydliggör att pengarna ska gå till trafiksäkerhetsarbete kommer också att bli en viktig förutsättning för arbetet framöver. Det är angeläget och viktigt, och civilsamhällesorganisationerna genomför ett oerhört värdefullt arbete.

Detta ska också ses tillsammans med regeringens åtgärder när det kommer till trygga skolvägar. I den nya strategi för levande städer som jag är ansvarig för och som regeringen har fattat beslut om, herr talman, har skolvägarna lyfts in som ett av fokusområdena. Det handlar om att ge stöd till stadsutveckling och hur man planerar i varje kommun i Sverige.

Civilsamhällets fortsatta arbete, skolornas fokus på trygga skolvägar och att kommunerna i och med den nya strategin får en tydlig signal och riktning gällande vad som är viktigt vid stadsutveckling och när man både planerar nya områden och optimerar befintliga områden, nämligen trygga skolvägar – samlat är detta ett mycket viktigt besked i det trafiksäkerhetshöjande arbetet, som måste fortsätta och där regeringen har gjort stora prioriteringar.

Sedan säger ledamoten att vi inte diskuterar trimningsåtgärder och underhåll nu, och det är riktigt. Det är viktigt, och jag är glad att ledamoten konstaterar det. Men alla som följer debatten kanske inte känner till den ändring som vi har gjort, herr talman, nämligen en höjning av beloppsgränsen. Ledamoten gör dock det. Tidigare var det så att en åtgärd på över 100 miljoner kronor blev ett namngivet objekt, och det var ganska många objekt som gick över den tröskeln. Nu har vi höjt tröskeln till 150, och det är de åtgärderna som kallas trimningsåtgärder.

Vi har också tydliggjort i nationell plan att trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska prioriteras. Det kan handla om åtgärder för att göra cykelvägarna till och från skolan säkrare, och om åtgärden understiger 150 miljoner kronor minskas byråkratin och administrationen väsentligt. Även i den delen kan takten i arbetet alltså öka.

Jag tyckte att det var viktigt att klara ut att detta är en prioritering, herr talman, men att det också handlar om att medel ur den här potten enbart kommer att kunna gå till trafiksäkerhetsarbete framöver.

Anf. 11 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Jag hör att statsrådet säger att stödet till civilsamhället är viktigt, att det betyder mycket och att det är en prioritering för regeringen. Men ändå väljer man att dra ned.

Man kan ju uttrycka det på olika sätt, men om nu stödet tidigare varit 15 miljoner och man har betalat ut 8 miljoner skulle jag ju kunna ställa frågan varför regeringen inte har varit mer proaktiv och sett till att det har kommit ut mer pengar till civilsamhället för att jobba med just beteendeförändringar. Det säger ju civilsamhället självt är en viktig del i att kunna nå etappmålet om antalet omkomna och skadade i trafiken.

Sedan säger statsrådet att stödet nu ska bli mer träffsäkert och att bidrag därmed enbart ska ges till organisationer som arbetar med trafiksäkerhet, men när jag går in på Trafikverkets hemsida ser jag tydligt att det står att projektbidrag redan tidigare endast kunde sökas av ideella föreningar som enligt sina stadgar arbetar för att öka trafiksäkerheten. Regeringen verkar alltså inte ha skärpt inriktningen på stödet utan i stället minskat det, och det är en väsentlig skillnad.

En säkrare väg är viktig, men det hjälper inte barnet som inte får lära sig säkert cyklande. Det hjälper inte de äldre som behöver stöd i en alltmer komplex trafikmiljö, och det hjälper inte arbetet mot alkohol och droger i trafiken. Det hjälper inte heller lokala initiativ som kan förebygga olyckor innan de sker. Trafiksäkerhet byggs i flera led, och om regeringen försvagar ett av leden blir kedjan svagare.

Jag vill också fråga statsrådet om dialogen med civilsamhället. Vilka organisationer har regeringen faktiskt talat med innan beslutet fattades? Har NTF, Cykelfrämjandet, MHF eller andra berörda aktörer fått beskriva vad neddragningen faktiskt innebär i praktiken? Det här är nämligen inte bara en budgetrad, utan det är verksamhet som riskerar att försvinna. Det är lokala projekt som inte blir av. Det är färre skolor, färre barn, färre äldre och färre föreningar som nås.

Sverige har varit framgångsrikt i trafiksäkerhetsarbetet just för att vi har haft en bred modell. Stat, kommuner, regioner, forskning, näringsliv och civilsamhälle har arbetat tillsammans. Min oro är att regeringen nu monterar ned en del av den modellen samtidigt som man säger sig värna nollvisionen.

Statsrådet behöver därför vara tydlig när det handlar om vilka insatser som ska försvinna. Vad ska prioriteras bort, och hur ska regeringen säkerställa att civilsamhällets unika roll inte går förlorad?

Anf. 12 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! När det gäller att vara mer proaktiv vet ledamoten att mycket av den här typen av arbete har långa ledtider och att det är nu vi har arbetat med att vara just mer proaktiva och styra mot ökad trafiksäkerhet.

I regleringsbreven både för 2024 och för 2025 stod det tydligt att medlen fick användas för bidrag till ideella organisationer som utför uppgifter som bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Det är här vi har ändrat i regleringsbrevet för 2026 så att det tydligt framgår att medel kan gå till ideella organisationer som utför uppgifter som bidrar till ökad trafiksäkerhet. Det är den preciseringen vi har gjort.

Jag kan inte svara på i exakt vilket tidsspann vi har haft kontakt med olika organisationer, men jag har själv haft kontakt med både NTF och MHF, för att nämna två av dem som ledamoten lyfter fram.

Med det har jag redan svarat på de frågor som ställs. Detta är en prioritering, men det är också tydligt att bidrag enbart medges till organisationer som arbetar med trafiksäkerhet, vilket vi har preciserat.

Anf. 13 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Jag ska tacka statsrådet för svaret och för den här debatten, som jag tycker är väldigt viktig. Jag tror också att vi är överens om kärnan i debatten, nämligen att trafiksäkerhet är viktigt. Vi är även överens om att Sverige ska ha höga ambitioner.

Regeringens beslut går dock åt fel håll. Min bild av vad regeringen har gett uttryck för under de snart fyra år som man har suttit vid makten är att man ska vara framåtlutad, proaktiv, offensiv och bidra till förändringar. Men här hänvisar statsrådet till att det är långa ledtider och att det gör att man kanske inte har kunnat vara mer proaktiv när det gäller just den här delen av trafiksäkerheten.

När civilsamhället når grupper som myndigheter har svårt att nå borde regeringen ta vara på den kraften – inte halvera stödet. När barn, unga, äldre och oskyddade trafikanter behöver mer trygghet i trafiken borde regeringen inte dra ned på de lokala insatser som faktiskt gör skillnad. Då borde regeringen i stället vara mer proaktiv.

Statsrådet har talat om vägunderhåll och trimningsåtgärder. Detta behövs, men det räcker inte. Nollvisionen kräver både säkra vägar och säkra beteenden. Den kräver både teknik, infrastruktur och mänsklig närvaro. Därför kvarstår min fråga, herr talman: Varför väljer regeringen att skära ned på civilsamhällets trafiksäkerhetsarbete just nu när vi behöver göra mer?

Anf. 14 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Som jag har tydliggjort i den här debatten handlar det inte om en halvering. Det görs en förstärkning i skrivningarna – det handlar om arbete med trafiksäkerhet. När det gäller anslaget görs en besparing, men det är inte en så tydlig besparing som ledamoten hävdar. Det är inte en halvering.

Som jag sa tidigare är de 7 miljoner kronor som nu avsätts för detta enbart möjliga att söka för organisationer som bidrar till ökad trafiksäkerhet. Man kan alltid diskutera nivån på anslaget, och det gör jag gärna. Det som många har tyckt är positivt är att det nu blir ännu tydligare att detta anslag handlar om trafiksäkerhet och ingenting annat.

Regeringen vidtar även åtgärder för att stärka vägunderhåll och trimning och lyfter in trygga skolvägar som en strategiskt viktig fråga för stadsutveckling och utveckling av kommuner. Detta arbete kommer att fortsätta.

Det gläder mig att det finns en så stor samsyn kring trafiksäkerhetsarbetet i Sverige; detta är någonting som vi ska vara stolta över. Vi ska dock definitivt inte vara nöjda än, för det finns mer att göra både här i Sverige och globalt. Sverige har gjort landvinningar på detta område sedan

70-talet, framför allt efter beslutet om nollvisionen på 90-talet. Många länder runt om i världen tittar på oss i Sverige och lär sig av oss.

Detta arbete behöver förstås fortsätta både globalt och här hemma i Sverige. Varje liv räknas, och därför är dessa prioriteringar viktiga. Jag är glad för att Carina Ödebrink satte ljus på den här frågan, och jag tackar för debatten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 5 Svar på interpellation 2025/26:552 om elsparkcyklar och trafiksäkerhetsarbete

Anf. 15 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Inga-Lill Sjöblom har frågat mig vilka konkreta åtgärder jag avser att vidta för att minska det kraftigt ökande antalet olyckor och skador med koppling till elsparkcyklar och om jag avser att se över dagens regelverk för elsparkcyklar, exempelvis när det gäller åldersgränser, hjälmanvändning, hastighetsbegränsningar eller andra trafiksäkerhetskrav. Vidare har Inga-Lill Sjöblom frågat vilka åtgärder jag avser att vidta för att vända den negativa utvecklingen när det gäller antalet allvarligt skadade i trafiken och säkerställa att Sverige når trafiksäkerhetsmålen för 2030. Slutligen har hon frågat hur jag avser att säkerställa att forskning, kunskapsuppbyggnad och uppföljning inom trafiksäkerhetsområdet ges tillräckliga resurser för att möta nya trafiksäkerhetsutmaningar såsom den snabba ökningen av olyckor med elsparkcyklar.

Den statistik från Transportstyrelsen som interpellanten hänvisar till visar på en mycket oroande utveckling vad gäller elsparkcykelolyckor. Regeringen stärkte redan år 2023 skyddet för dem som skadas i trafiken genom att införa en trafikförsäkringsplikt för elsparkcyklar. Samma år gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att kartlägga marknaden för eldrivna enpersonsfordon och undersöka effekterna, såväl positiva som negativa.

Vi har mottagit rapporten, som visar att antalet olyckor har ökat – särskilt bland unga – samtidigt som tillgängligheten förbättrats. Det är allvarligt, och jag följer utvecklingen noggrant. Trafikanalys har presenterat ett antal slutsatser. Detta bereds just nu på Regeringskansliet.

Regeringen har nyligen fastställt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037, som innebär historiskt stora satsningar på transportinfrastrukturen i Sverige. En väl fungerande infrastruktur är avgörande såväl för att öka Sveriges samlade konkurrenskraft och tillväxt som för att hela Sverige ska fungera. Behoven inom transportinfrastrukturen är stora. Det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder och förvalta statens resurser så effektivt som möjligt.

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet har varit framgångsrikt, och arbetet med att fortsatt stärka trafiksäkerheten är en prioritet för regeringen. I den nationella planen ökar regeringen därför satsningen på trimnings- och miljöåtgärder med 26 procent jämfört med föregående plan, i fasta priser, till 62,5 miljarder kronor. Detta är en viktig satsning i transportsystemet som ökar trafiksäkerheten, minskar miljöpåverkan och ökar kapaciteten.

Säkra sidoområden, poliskontrollplatser, räcken, mitträffling, underglidningsskydd för motorcyklister, åtgärder i korsningar och byggande av faunapassager är exempel på trafiksäkerhetssatsningar som ryms inom trimningsbudgeten. Allt detta bidrar till ökad trafiksäkerhet och är viktigt för att uppnå nollvisionen. Regeringen avsätter också 4 miljarder kronor till tillämpad forskning och innovation under planperioden.

Anf. 16 INGA-LILL SJÖBLOM (S):

Herr talman! Sverige har under lång tid varit ett internationellt föredöme inom trafiksäkerhetsområdet. Nollvisionen har visat att politiskt ledarskap, forskning, kunskap och systematiskt trafiksäkerhetsarbete kan rädda liv.

Den utveckling vi ser nu ger dock anledning till stark oro. Under 2025 skadades närmare 6 500 personer i olyckor med elsparkcyklar. Sju människor miste livet. Antalet skadade har ökat kraftigt på bara några år. Bakom siffrorna finns människor som drabbas av allvarliga huvudskador, ansiktsskador och långvariga men. Många av de skadade är barn och unga.

Samtidigt visar Trafikverkets senaste analys att omkring 5 000 personer blev allvarligt skadade i vägtrafiken under 2025. Det är fler än året innan. Trafikverket konstaterar dessutom att utvecklingen inte är tillräcklig för att Sverige ska nå trafiksäkerhetsmålen till 2030.

Detta borde vara en tydlig varningssignal. När ett nytt transportslag växer snabbt måste också säkerhetsarbetet utvecklas, men i dag upplever många att utvecklingen går snabbare än införandet av åtgärder som ska skydda människor från att skadas. Därför är det rimligt att fråga sig om regeringen verkligen har en strategi för att möta de nya trafiksäkerhetsutmaningarna.

Vilka konkreta insatser görs för att minska antalet olyckor? Vilka initiativ tas för att minska de allvarliga skadorna? Hur ser regeringen på att allt fler barn och unga finns bland de skadade? Och hur säkerställer regeringen att Sverige inte tappar sin position som ett av världens ledande trafiksäkerhetsländer, som har byggts upp under lång tid?

Herr talman! Trafiksäkerhet handlar ytterst om människors liv och hälsa. Därför ser jag fram emot att höra vilka konkreta åtgärder regeringen avser att vidta för att vända utvecklingen.

Anf. 17 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Jag tackar Inga-Lill Sjöblom för hennes interpellation, som sätter ljus på en av de viktigare frågorna när det gäller att öka trafiksäkerheten och minska antalet elsparkcykelolyckor.

Inga-Lill Sjöblom beskrev det hela bra. Den utveckling vi ser är naturligtvis väldigt sorglig, men det förändrar inte det faktum att vi måste se elsparkcykeln som ett värdefullt tillskott i trafiken. Den kan öka framkomligheten och hjälpa oss att nå klimatmålen. Elsparkcykeln är ett väldigt effektivt transportmedel, främst i våra storstäder.

Som jag och statsrådet diskuterade tidigare handlar detta om beteenden. Det handlar om hur man uppför sig i trafiken. Här finns det mer att göra.

Statsrådet hänvisar till Trafikanalys rapport och att denna bereds inom Regeringskansliet. Samtidigt fortsätter olyckorna att öka. Vi i trafikutskottet fick i förra veckan ta del av en rapport från Svenska Traumaregistret

som visar att olyckorna fortsätter att öka kraftigt. Det är varken ansvarsfullt eller hållbart att vi inte kan skapa förutsättningar att vända utvecklingen.

Har statsrådet något besked om konkreta åtgärder på detta område? Kommunerna efterfrågar tydligare nationella regler. Det är ju kommunerna och regionerna som möter konsekvenserna i sin vardag. Det handlar om framkomlighet, trygghet, parkering och samspel mellan fotgängare och elsparkcyklister. Det handlar också om många skador, både lindriga och allvarliga. Det förekommer till och med dödsfall. Kommuner och regioner kan inte själva lösa alla problem, och därför behövs det tydliga nationella ramar och bättre verktyg.

Av rapporterna framgår att det är främst unga som skadas och bland dem främst män. De kör utan hjälm, de kör påverkade och de är allmänt vårdslösa när de framför detta fordon. Vi kan inte tolerera att det fortsätter så här, utan det krävs att regeringen tar fram en tydlig plan för hur man avser att komma till rätta med detta.

Anf. 18 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag tackar Inga-Lill Sjöblom för interpellationen och båda ledamöterna för engagemanget i frågan.

Precis som Carina Ödebrink är inne på är elsparkcyklarna ett värdefullt tillskott, och det kan finnas stora nyttor med detta fordon. Men de måste givetvis framföras på ett ordnat och trafiksäkert sätt. Här är vi helt överens.

Regeringen har vidtagit fler åtgärder under mandatperioden, och det påbörjades även åtgärder under förra mandatperioden då den tidigare regeringen gav uppdrag. Som jag sa i mitt inledande svar har vi infört en trafikförsäkringsplikt för elsparkcyklar. Även frågan om kommuner och parkering har hanterats.

Det är dock uppenbart att mer behöver göras. Därför tog jag för två veckor sedan initiativ till ett utbyte med mina nordiska kollegor när vi träffades i samband med EU-mötet i Luxemburg. Denna fråga har stått på agendan tidigare, men jag såg det som angeläget att ta upp det igen, inte minst mot bakgrund av den statistik som kom för bara några veckor sedan.

Det går inte att jämföra statistik rakt av mellan de nordiska länderna, men mina nordiska kollegor var tydliga med att åldersgräns och promillegräns tillsammans med klassificering och krav på effekt är viktiga åtgärder för att hantera mer eller mindre samma problem som vi har sett här i Sverige. Därför bereds dessa iakttagelser tillsammans med Trafikanalys rapport i det fortsatta arbetet, och regeringen avser att återkomma.

Iakttagelserna av beteendet är också mycket viktiga. Dagens lagstiftning måste följas, exempelvis att inte skjutsa, att bära hjälm och att se till att dessa fordon inte kan köras för fort. I helgen talade jag med en polis som berättade att man hade gripit en 14-åring som hade framfört en elsparkcykel i 70 kilometer i timmen. När man kom hem med barnet till föräldrarna blev de väldigt upprörda och sa: Han hade lovat att inte köra fortare än 20 kilometer i timmen. Det finns alltså en aningslöshet. Jag menar inte att detta exempel representerar alla föräldrar och familjer, men det finns ett tydligt föräldraansvar att se till att de produkter man beställer hem också följer kraven.

Det här är en del i Trafikanalys rapport som vi också bereder. Informationen från återförsäljarna är ofta bristfällig och snårig, och det kan vara svårt att veta vad man har beställt hem. Men när man ser att fordonet går betydligt fortare än det borde måste man ta ansvar och använda den kunskap och det sunda förnuft man har så att man inte bidrar till problemet.

Vi ska förstås också titta på om ytterligare regler och åtgärder kan göra användandet säkrare, men de regler som redan finns behöver också följas. Jag hoppas att denna debatt ska understryka detta och att vi alla är överens om att de fordon man ger till sina barn ska vara sådana fordon som på ett säkert sätt kan framföras i Sverige.

Anf. 19 INGA-LILL SJÖBLOM (S):

Herr talman! Den här debatten handlar egentligen om något större än elsparkcyklar. Den handlar om hur vi möter nya trafiksäkerhetsutmaningar. Historiskt har Sverige varit framgångsrikt för att vi har kombinerat forskning, kunskap, uppföljning, myndighetsarbete, civilsamhälle och politiska beslut. Men samtidigt som nya risker växer fram ser vi nu att regeringen minskar resurserna till forskning och innovation inom transportområdet. Det väcker frågor om hur regeringen tänker säkerställa att vi har den kunskap som krävs för att möta framtidens trafiksäkerhetsutmaningar.

När olyckorna med elsparkcyklar ökar kraftigt borde slutsatsen vara att vi behöver mer kunskap, inte mindre. Vi behöver bättre analyser av olycksorsaker. Vi behöver forskning om beteenden, fordon, regelverk och infrastruktur. Vi behöver veta vilka åtgärder som faktiskt fungerar.

Jag vill också påminna om att Trafikverket bedömer att Sverige inte är på väg att nå etappmålen för 2030 om inte ytterligare åtgärder genomförs. Gapet är betydande, särskilt när det gäller antalet allvarligt skadade.

När det gäller olyckor handlar det inte bara om personerna som står på elsparkcykeln. Jättemånga andra blir påkörda på trottoarer. Man får framföra elsparkcyklar på cykelbanor men inte på trottoarer och gångbanor. Men barn kanske inte alltid vet var man får köra med elsparkcykel. Fotgängaren hör inte när elsparkcykeln kommer bakifrån och hoppar inte undan.

Dessa olyckor kommer inte med i statistiken som cykelolyckor utan som olyckor på gatan. Det blir bara rapporterat som olycka om den skadade hamnar på sjukhus. Om polisen hjälper dig och du bara blir omplåstrad och sedan får åka hem kommer du inte med i statistiken, även om du har ordentliga skrapsår. Det är alltså många fler som skadas än dem som syns i statistiken.

Jag har två frågor till ministern: Vilka nya initiativ tänker regeringen ta för att minska antalet allvarligt skadade i trafiken? Hur ska regeringen säkerställa att trafiksäkerhetsforskningen har de resurser som krävs för att möta de risker som uppstår?

I sitt svar räknade ministern upp satsningar inom trimningsbudgeten såsom säkra sidoområden, poliskontroller, räcken i mittfält, underglidsskydd för mc, åtgärder i korsningar och byggande av faunapassager. Ja, vi ska vara rädda om våra grodor, men vad gör vi när det gäller elsparkcyklister? Vad gör vi för att folk inte ska vara med om olyckor? Var är säkerheten när det gäller elsparkcyklar?

Anf. 20 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Jag ska fatta mig kort. Jag tycker att det här är en väldigt bra och viktig debatt. Jag vill börja med att understryka att det inte handlar om att förbjuda elsparkcyklar. De är ett jättevärdefullt tillskott som ökar framkomligheten, minskar klimatavtrycket och mycket mer.

I dag är det så att allt fler har egna privata elsparkcyklar och rör sig runt om i stora städer och på landsbygd och glesbygd där det passar. Det som är problematiskt är det som Inga-Lill Sjöblom också lyfter gällande olyckor. När jag rör mig här uppe i Stockholm – och jag tror att jag kan tala för många som rör sig i gaturummet i storstäder och i mindre städer – måste jag vara otroligt observant när jag går framåt och inte ta något steg åt sidan. Om man gör det kan det nämligen bli så att man helt plötsligt får en elsparkcykel i ryggen. Det är inte ovanligt att sådana olyckor händer.

Jag skulle vilja skjuta in en fråga till. Utöver åtgärder som är riktade mot kommuner och privata aktörer och som regeringen kan vidta för att öka trafiksäkerheten – vad anser statsrådet skulle behöva göras ytterligare gentemot branschen som hyr ut de här cyklarna? Finns det någonting där som statsrådet kan peka på?

Anf. 21 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag tackar för de olika inläggen, som jag i allt väsentligt instämmer i. Som Inga-Lill Sjöblom understryker får de här fordonen inte framföras på trottoar. Likväl blir det skador till följd av att man inte följer de regler som redan finns.

Därför är det i en sådan här debatt angeläget att tala om ytterligare åtgärder. Jag har pekat på en rad åtgärder som regeringen nu analyserar. Inte minst handlar det om nordiska erfarenheter.

Samtidigt behöver man fokusera på beteendet. Enskilda personer och föräldrar behöver ta ansvar och se till att de regler som finns följs. Det är inte bara en fråga om hur man beter sig, uppför sig och sköter sig i största allmänhet – det handlar ju om skador. Ytterst är det människors liv som riskeras.

Herr talman! När jag listade ett antal olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder var det tänkt att utgöra ett svar på ledamotens fjärde fråga i interpellationen, där Inga-Lill Sjöblom skriver om att ”möta nya trafiksäkerhetsutmaningar såsom den snabba ökningen av olyckor med elsparkcyklar”. Jag betonar ordet ”såsom” – jag valde att svara på frågan lite bredare, precis som den var formulerad. Det var det som var tanken. Det är inte så att jag tror att alla de här åtgärderna är direkt tillämpbara för elsparkcyklar. Men jag har, herr talman, i ganska många interpellationsdebatter här i kammaren försökt göra det till en hederssak att svara på frågorna som ställs, och det var det som var avsikten i den delen.

När det gäller ytterligare åtgärder handlar det delvis om de elsparkcyklar som hyrs ut. Det tas olika initiativ, även på kommunal nivå. Vi har skärpt de åtgärder som kan vidtas avseende parkering. Det är lätt att glömma, men för ett antal år sedan var situationen sådan att den här typen av elsparkcyklar låg lite överallt huller om buller, vilket skapade trafiksäkerhetsproblem och framkomlighetsproblem. Det har i stora delar blivit bättre efter att åtgärder vidtagits mot de problem som fanns då.

Jag har nämnt det som vi fått information om från våra nordiska grannländer. Norge har en 12-årsgräns, men för två veckor sedan fick jag information om att det pågår arbete för att höja den. Danmark och Finland har 15-årsgränser. Sverige följer det arbetet och har ett pågående arbete för att se vilka åtgärder som nu behöver vidtas mot bakgrund av den dystra olycksfallsstatistiken, vilken likväl inte rymmer alla skador, som Inga-Lill Sjöblom är inne på.

Det kommer alltså att krävas ytterligare åtgärder, och regeringen är öppen för att vidta sådana. Här finns det en bred samsyn. Jag vill tacka för att frågan tas upp för debatt i kammaren. Det här är förstås ett viktigt arbete för lagstiftare och andra politiker.

Lika viktigt är det att man följer de regler som finns, att man för samtal, kanske nu under sommaren, och att man tar ansvar. Det ansvar som alla föräldrar har försvinner inte bara för att vi har en politisk debatt om frågan. Det här är inte bara en politisk fråga, utan den behöver diskuteras i familjer vid köksbord. De flesta som skadas är unga som är ovana vid trafik. Därför är det viktigt att vara medveten om de risker som finns med elsparkcyklar.

Anf. 22 INGA-LILL SJÖBLOM (S):

Herr talman! Jag tackar ministern för debatten. Jag tror att vi står ganska nära varandra i den här frågan, fast det är lite olika när det gäller pengar och forskning.

Vi ska glädjas åt att antalet omkomna i trafiken minskade 2025. Men vi får inte blunda för att antalet allvarligt skadade ökar och att utvecklingen går åt fel håll när det gäller elsparkcykelolyckorna. Över 6 600 skadade på ett år är inte en tillfällig avvikelse utan ett tydligt varningstecken. Nollvisionen handlar inte bara om att minska dödstalen utan också om att förebygga allvarliga skador och skapa ett tryggt transportsystem för alla.

I Uppsala kommun vill vi förbjuda elsparkcyklar mellan november och mars – inte för att folk kör dåligt, vilket de gör, utan för att de parkerar dem illa. Nu kommer man att höja felparkeringsböterna för elsparkcykeluthyrarna, så får vi se om det hjälper. Det handlar ju också om att folk inte kommer fram på gatorna för att det ligger elsparkcyklar slängda. Men det har blivit bättre.

Men vi kommer inte åt de privata elsparkcyklarna, som ofta tillhör barn. Jag hoppas att detta ska kunna ingå i skolutbildningen, så att den cykelutbildning barnen har i trean, fyran och femman också innefattar elsparkcyklar.

Jag hoppas att regeringen nu är beredd att agera, både genom att se över regelverket för elsparkcyklar och genom att stärka det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet. För att Sverige även i framtiden ska vara ett föregångsland inom trafiksäkerheten krävs att vi möter nya risker med nya lösningar och att vi gör det innan ännu fler människor skadas.

Vi behöver fortsätta med detta i höst, oavsett vem som vinner valet. Jag lämnar trafikutskottet och går tillbaka till Uppsala kommun. Kanske kommer jag att jobba med samma frågor – vi får se. Jag återkommer kanske. Jag får tacka Andreas Carlson.

Anf. 23 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag tackar hellre Inga-Lill Sjöblom en gång för mycket än en gång för lite. Tack för engagemanget! Tack för tiden i trafikutskottet och för samarbetet under mandatperioden!

Jag tycker att det här är en angelägen fråga. Att arbetet behöver fortsätta är helt rätt ansats. Oavsett politisk nivå och politisk färg är det angeläget att hitta en god balans där man drar nytta av detta fordon men kanske framför allt – mot bakgrund av den mycket dystra olycksfallsstatistiken – tar ansvar för att minska olyckorna och stärka trafiksäkerheten.

Herr talman! Jag har i den här interpellationsdebatten lyft fram vilka åtgärder som regeringen nu tittar på och är beredd att vidta. Vi ser fram emot att återkomma. Jag ser också fram emot att man ska kunna dra lärdom av de erfarenheter som gjorts i Sveriges kommuner, som har hanterat det här på olika sätt under åren. I vissa delar går det i rätt riktning, men den övergripande bilden är att det går i fel riktning, inte minst mot bakgrund av den olycksfallsstatistik som Inga-Lill Sjöblom lyfter fram. Det är därför det här är en angelägen fråga.

Återigen: Det är förstås viktigt att det tas ett politiskt ansvar, och det skjuter vi inte ifrån oss. Men alla andra har också ett ansvar. För att möta situationen, minska antalet olyckor och stärka trafiksäkerheten är det viktigt att man redan nu i sommar följer de regler som finns. Föräldrar behöver ta ansvar och ha koll på vad det är de har köpt hem till sina barn. Det är noga att det inte används på ett felaktigt sätt, så det behöver följas upp. Det finns risker för det egna barnet men också för många andra. Därför är detta angeläget, och jag vill tacka för debatten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 6 Svar på interpellation 2025/26:553 om statens långsiktighet i infrastrukturplaneringen ur Jönköpings läns perspektiv

Anf. 24 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Carina Ödebrink har ställt fyra frågor till mig som handlar om regeringens beslut att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 och vad det beslutet innebär för järnvägar i Jönköpings län.

En väl fungerande transportinfrastruktur är avgörande för att hela Sverige ska fungera, och regeringen har gjort en historiskt stor satsning på infrastruktur. Ett trafikslagsövergripande perspektiv behövs för ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Det inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. De olika trafikslagen ska inte ställas emot varandra – tvärtom kompletterar de varandra. Det är så ökad effektivitet i transportsystemet uppnås och de transportpolitiska målen uppfylls.

Regeringen har genom sitt beslut att fastställa planen lagt till objektet riksväg 40 Jönköping–Ulricehamn för att stärka tillgängligheten i stråket Jönköping–Göteborg. Därmed byggs hela den kvarvarande vägsträckan mellan Stockholm och Göteborg ut till två-plus-två-väg inklusive trafik-

platser under planperioden. I Trafikverkets förslag till plan ingick objektet riksväg 26 Mullsjö–Slättäng, delen Mullsjö–Mon. För att ytterligare förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten i såväl det öst-västliga som det nord-sydliga stråket beslutade regeringen att lägga till delen Mon–Slättäng så att hela sträckan Mullsjö–Slättäng kan byggas ut i sin helhet under planperioden.

Dessa åtgärder sammantagna och tillsammans med andra åtgärder i planen, exempelvis riksväg 26/40 trafikplats Hedenstorp och E4 trafikplats Ekhagen samt tidigare i planen inlagda objekt, förbättrar framkomligheten och ökar säkerheten i såväl det öst-västliga som det nord-sydliga stråket.

I linje med regeringens vilja att vårda befintlig infrastruktur har medel fördelats till den existerande banan Vaggeryd–Jönköping för elektrifiering och viss upprustning. Därmed har en ny järnväg på sträckan Byarum–Tenhult utgått. Den justering som regeringen gör, det vill säga att delen ny järnväg Byarum–Tenhult utgår, ligger i linje med regeringens ambition att ta hand om den infrastruktur vi har och utveckla funktionen i befintlig infrastruktur. Det innebär en besparing på 2,7 miljarder kronor samtidigt som den befintliga banan i Tabergsdalen behålls, vilket innebär restidsvinster för de boende där jämfört med att riva de spåren.

Regeringens beslut om den nya nationella planen innebär sammantaget både utökade ekonomiska ramar för vidmakthållande och för utveckling av transportinfrastrukturen. Förutsättningarna för resor till arbete och utbildning samt näringslivets transporter har prioriterats vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar. Det gynnar företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

Anf. 25 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Tack, kära statsrådet!

Jag hade väl inte kunnat avsluta detta riksmöte utan att ta upp en fråga som ligger mig väldigt varmt om hjärtat och som jag tror också har en viss betydelse för statsrådet. Jag vill tacka för svaret.

Herr talman! Jönköpings län är inte vilket län som helst. Det ligger mitt i Sveriges viktigaste transportkorsning. Här möts de stora gods- och persontransportstråken mellan Stockholm, Göteborg, Malmö och övriga Norden.

Jönköpings län är ett av Sveriges mest exportintensiva län. Vi har en stark industri, hög sysselsättning och ett näringsliv som är beroende av fungerande transporter för att kunna växa, investera och konkurrera.

Just därför är regeringens beslut att stoppa planeringen av ny järnväg mellan Byarum och Tenhult anmärkningsvärt. Det kanske inte direkt slog ned som en bomb, men jag måste säga att många hemma i Jönköpings län blev otroligt förvånade när regeringen presenterade beslutet att stryka denna investering.

Efter att ha hört statsrådets svar kvarstår egentligen den mest centrala frågan: På vilka grunder fattade regeringen beslutet att stryka Byarum–Tenhult ur den nationella planen?

Det här är inte ett nytt projekt som plötsligt har dykt upp. Det är ett projekt som under många år har varit föremål för utredningar, analyser, planering och dialog. Trafikverket har lett arbetet. Kommuner, regionen, näringslivet och andra aktörer har deltagit utifrån de förutsättningar staten själv har skapat.

Därför handlar den här debatten inte bara om en järnvägssträcka i Jönköpings län, utan den handlar också om statens långsiktighet och förutsägbarhet. Hur ska kommuner, regioner och företag kunna lita på statens planeringsprocess om regeringen när som helst utan dialog kan välja att avbryta ett projekt efter många års arbete så att processen inte fullföljs?

Jag reagerar också på att regeringen inte verkar ha följt den normala beredningsordningen. När kostnader förändras eller när nya omständigheter uppstår brukar projekt skickas tillbaka för ytterligare analys och beredning. Men här har regeringen valt en annan väg. Man har inte återfört projektet för kompletterande utredningar. Man har inte begärt in ytterligare analyser. Man har inte gett Trafikverket möjlighet att pröva alternativa lösningar.

I stället har man valt att stryka projektet. Det väcker frågor, herr talman.

Vilket nytt underlag har regeringen haft som motiverar ett så långtgående beslut? Vilken ny kunskap har framkommit som gör att många års arbete nu ska läggas åt sidan? Vilka konkreta fakta och analyser låg till grund för beslutet att inte låta den ordinarie beredningsprocessen fortsätta?

Anf. 26 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Först och främst: När det kommer till planeringsprocessen och att detta skulle ha avvikit från det normala är det viktigt att understryka att det är regeringen som har styrt upp arbetet med byggstartsprocesserna.

Det är detta jag tror att Carina Ödebrink hänvisar till. Om något har stuckit iväg i kostnad har regeringen under mandatperioden vid flera tillfällen, herr talman, skickat det tillbaka till Trafikverket. Det riktmärke vi har haft är att om något har gått över 10 procent i kostnad har det gått tillbaka till ritbordet innan regeringen är beredd att fatta byggstartsbeslut.

Detta har blivit betydligt tydligare under den här mandatperioden. Men lika tydligt är egentligen planeringsprocessverktyget från början, nämligen att man först utreder kostnaderna, tittar igenom objekt och bedömer om de kostnader som föreligger är i paritet med de nyttor som förverkligas med en investering.

I objektet Byarum–Tenhult är det inte bara 10 procents kostnadsökning från det att objektet kom med första gången för att utredas. Det är en kostnadsökning med 97 procent, herr talman. Då måste en regering vara beredd att lyssna på de remissinstanser som har gett synpunkter på Trafikverkets förslag och ompröva objekt, oavsett hur länge man har arbetat med utredningen.

Jag förstår att detta är en nyhet för Socialdemokraterna, för så har man inte arbetat tidigare. Man hade principen ”lagt kort ligger” – om något bara har kommit med ska det ligga kvar oavsett kostnad.

Detta är en av de stora bristerna med den planeringsprocess som har utvecklats över tid. Det har gjort att pengarna inte räcker till alla de behov som finns.

Regeringen har därför på ett antal olika områden gjort omprioriteringar. En av dem som har varit lättast att göra gäller det objekt som vi nu diskuterar eftersom det kom ny information och nya fakta i målet inför att regeringen skulle fatta beslut.

Ledamoten frågar vilka remissinstanser det handlar om. En av dem är KTH, som har lämnat en remissynpunkt på Trafikverkets förslag. Man lyfter i sitt remissvar fram en stor oro kring just det här objektet. Man lyfter fram att man tidigt, redan 2015, låste sig vid restidsmålet på 50 minuter mellan Värnamo och Jönköping. Man skriver att det framstår som att Trafikverket har tagit restidsmålet 50 minuter Värnamo–Jönköping för givet och därmed valt bort andra alternativ än via ny linje redan i åtgärdsvalsstudien 2015.

I remissvaret står det också att beslutet att välja bort upprustningsalternativet, alltså att behålla befintlig järnväg som går genom Tabergsdalen söder om Jönköping där många i dag pendlar, kan handla om ett fel i ett tidigt planeringsskede.

Det blir lite märkligt att ett fel tidigt i planeringsskedet skulle leda till att man inte kan fatta ett beslut sent i planeringsskedet, oavsett när man upptäcker felet eller ser att ny information har kommit i målet. Det blir lite märkligt att man inte kan värna skattebetalarnas pengar och se till att ha kvar pendlingsmöjligheter för tusentals boende i Tabergsdalen.

Med den halva miljard som regeringen lägger på upprustningsalternativet kommer restiden mellan Värnamo och Jönköping att komma närmare 50 minuter än man först trodde. Det blir lite märkligt att inte kunna ta in ny kunskap och faktiskt ändra sig. Det har regeringen gjort.

Anf. 27 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Under många år har staten genom Trafikverket tillsammans med kommunerna, regionen och näringslivet deltagit i planeringen utifrån de förutsättningar som staten själv har ställt upp.

Om det fanns frågetecken kring projektet borde väl slutsatsen ha varit ytterligare beredning, inte att projektet skulle strykas helt. Varför valde inte regeringen att ta fram ett jämförelsealternativ? Varför valde inte regeringen att ta en förnyad dialog med företrädarna i länet?

Trafikverket förväntas arbeta metodiskt, stegvis och evidensbaserat enligt fyrstegsprincipen. Men när regeringen kommer till slutsatsen att den inte vill ha projektet verkar fyrstegsprincipen plötsligt ersättas av en enstegsprincip om att stryka projektet.

Det är svårt att se hur det skulle stärka tilltron till statens långsiktiga infrastrukturplanering. Därför handlar det här ytterst om statens trovärdighet. När statsrådet för ett tag sedan besökte utskottet och fick frågan om utfasning av stadsmiljöavtalen sa han att han med de kraftiga resursförstärkningarna i länsplanerna hade tilltro till att regioner och kommuner kunde fatta kloka beslut.

Det är svårt att fatta kloka beslut om staten ändrar förutsättningarna och spelplanen. Nu står vi här. Regeringen har genom sitt fastställelsebeslut strukit 2,7 miljarder i järnvägsinvesteringar i Jönköpings län. Man avsätter i stället 450 miljoner kronor till den existerande banan Vaggeryd–Jönköping för elektrifiering och viss upprustning. Jag skulle vilja veta hur statsrådet har kommit fram till den summan.

Jag har talat med flera personer med kunskap i ämnet. De ifrågasätter att dessa medel kommer att vara tillräckliga för både elektrifiering och viss upprustning. Jag vill därför gärna höra statsrådets uppfattning om hur dessa pengar ska användas eftersom de inte lär räcka till både och. Om statsrådet och regeringen ser att dessa medel och åtgärder ligger i linje med

regeringens ambition och prioriteringar, är man då beredd att lyfta fram och tidigarelägga elektrifieringen så att effekterna kommer tidigare?

Jag har också tagit del av remissvaren, herr talman, och det bör sägas att remissynpunkterna ska tas på stort allvar. Men KTH:s remissvar står inte för sig självt. Om staten tycker att remissyttrandet är viktigt borde den i stället utreda frågan ytterligare, och det är precis vad KTH säger. De skriver att det kanske finns ett annat alternativ som skulle kunna vara lika bra men att det krävs en ny utredning. Regeringen väljer att inte göra det. Det tycker jag är att beklaga.

Anf. 28 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Uppgifterna om medel bygger på beräkningar från tidigare upprustningsåtgärder. Det blir också möjligt för Trafikverket att vidta ytterligare åtgärder med trimningsmedel. Så arbetar man till exempel på Malmbanan. Där kombinerar man namngivna objekt med reinvesteringar, trimningar och åtgärder för underhåll, det vill säga vidmakthållande. Det ligger nu på Trafikverket att ta fram uppdraget att upprusta den befintliga sträckan så effektivt som möjligt. Det andra alternativ som KTH talar om i sitt svar är upprustningsalternativet, och det är det som vi nu går fram med.

Jag hade räknat med att få höra många argument i den här debatten, men det var lite förvånande att höra om fyrstegsprincipen, herr talman. Den första principen eller det första trappsteget i fyrstegsprincipen är ”tänk om”. Detta ska alltid tillämpas när man närmar sig en ny fråga och stora belopp ska investeras i infrastruktur.

Det andra steget är ”optimera”. Det tredje steget är ”bygg om”, det vill säga en begränsad ombyggnation av befintlig infrastruktur. Det kan vara trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, uppställningsspår eller plattformsförlängningar för att optimera befintlig infrastruktur. Först på fjärde trappsteget finns punkten ”bygg nytt”.

Carina Ödebrink sa att regeringen inte har tillämpat fyrstegsprincipen. Jag menar att det är precis tvärtom. Det är det vi har gjort. För det första har vi tänkt om. Jag noterar att ledamoten inte har gjort det. Vi har fastställt besluten av en anledning. Det finns en anledning till att det är regeringen som utifrån de givna ramar som riksdagen beslutar om fattar beslut om att fastställa objekt.

Det verkar som att Carina Ödebrink hellre hade velat att Trafikverket bara hade fått jobba på och fastställa detta själva. Vi menar att det är helt i sin ordning att regeringen tillämpar fyrstegsprincipen i och inför fastställelsebeslut och att man även där kan tänka om.

Det som inte framkom i ledamotens resonemang var hur många som skulle förlora pendlingsmöjligheter om man inte hade tänkt om. Det handlar om ungefär 15 000 personer söder om Jönköping som hade blivit av med pendlingsmöjligheter. Det hade funnits färre stationer och färre pendlingsmöjligheter, men det hade också skapat nya problem. Inte minst i KTH:s och andras remissvar lyfts fram att den anslutande Jönköpingsbanan hade nått sitt kapacitetstak. Det finns inga åtgärder för att möta detta med Byraum–Tenhult.

Det finns definitivt brister i den process som har varit, och kostnaderna har stuckit iväg. Även om man har jobbat med en fråga länge, vilket jag vet att ledamoten har gjort i det här fallet, måste man vara beredd att titta på de nya förutsättningarna, värna skattebetalarnas pengar och fatta beslut som säkrar pendlingsmöjligheter för många tusen personer.

På så sätt kan man få ned restiden mellan Jönköping och Värnamo mot 50 minuter utan att göra de ingrepp som bland annat husvagnstillverkaren Kabe AB har sagt skulle påverka deras verksamhet i betydande utsträckning. Med det här beslutet har vi säkrat att de inte behöver flytta eller dra ned på sin verksamhet. Det är en positiv bieffekt av att regeringen nu värnar skattebetalarnas pengar.

Anf. 29 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Jag väljer att inte kommentera ett enskilt remissyttrande från en näringsidkare i Jönköpings län. Jag tycker att två frågor kvarstår efter dagens debatt. Den första frågan handlar om hur regeringens beslut stärker ett av Sveriges viktigaste industri-, export- och logistiklän.

Den andra frågan är ännu viktigare. Den handlar om statens trovärdighet. Projekten i Jönköpings län med elektrifiering och upprustning av järnvägen Värnamo–Jönköping och Värnamo–Vaggeryd–Nässjö samt ny järnväg Byarum–Tenhult har varit Jönköpings läns främsta prioritet och har funnits med i den nationella planen. Arbetet har utretts av Trafikverket enligt fyrstegsprincipen, och man har kommit fram till att det är den bästa lösningen. Detta förkastar regeringen i ett penndrag, men på vilka grunder? Det framstår fortfarande för mig som höljt i dunkel.

Om kommuner, regioner, företag och myndigheter under många år uppmanas att delta i planering och utredningar men regeringen sedan utan färdiga underlag väljer att avbryta projektet kvarstår ändå en enkel fråga: Hur ska någon våga lita på statens långsiktighet i framtida infrastrukturplanering?

Jag blir förvånad över att statsrådet tycker att det är anmärkningsvärt att jag lyfter fyrstegsprincipen. Jag tycker att det är en väldigt viktig princip när det gäller infrastrukturplanering. Det är precis så Trafikverket har gjort: På statens uppdrag har man tänkt om och tagit de här nödvändiga stegen för att sedan landa i att det bästa nog är ett alternativ med nybyggnation. Det väljer dock regeringen att avstå från.

Tack för interpellationsdebatten! Jag vill önska talmannen, statsrådet och presidiet en riktigt trevlig sommar så småningom.

Anf. 30 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Nej, vi gör inga avsteg från fyrstegsprincipen. Däremot förstärker vi den. Jag hoppas att det vi lärt oss från den här processen och en del andra åtgärder i den nationella planen, där vi omprövat och lyft ut en del objekt, kan göra att det blir en betydligt bättre planeringsprocess framöver, så att det inte bara handlar om mer pengar till infrastruktur utan också om att få ut mer infrastruktur för pengarna.

Jag har redogjort för hur tusentals människor kan behålla sina pendlingsmöjligheter med regeringens beslut. Jag har lyft fram att restiden mellan Jönköping och Värnamo kommer att komma ned mot de 50 minuter

som man tidigt låste sig vid och inte såg några alternativ till, vilket har kritiserats av remissinstanser.

Jag har även lyft fram näringslivets syn på detta, som tillsammans med andra omständigheter har gjort att godset i dag kommer att gå andra vägar. Det som låg på bordet när man fattade beslut om inriktningen för drygt tio år sedan har förändrats, och då måste man också kunna göra ändringar i planeringsprocessen.

Jag noterar att Carina Ödebrink inte vill lyfta fram ett enskilt företag. Vi har dock tagit del av samtliga remissvar – det är väldigt många som har skrivit synpunkter på förslaget. Kabe AB i Tenhult skriver: ”Efter att ha analyserat såväl tidigare utredningar samt låtit järnvägsingenjörer utföra nya utredningar konstaterar vi att nybyggnationen mellan Byarum och Tenhult inte bara är samhällsekonomiskt tveksam, utan direkt negativ för regionens pendling samt för Tenhults framtida utveckling och vår framtida lokalisering i regionen.”

Jag tycker att vi har en fin ordning i Sverige där alla kan komma in med remissvar och göra sin röst hörd. Jag vill inte förminska det. Bieffekten att ett stort svenskt företag kan fortsätta sin verksamhet på grund av att regeringen värnar skattebetalarnas pengar och pendlingsmöjligheter är inget som vi ser som något negativt.

Jag vill också tacka för debatten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2025/26:556 om arbetsmarknadspolitik

Anf. 31 Arbetsmarknadsminister JOHAN BRITZ (L):

Herr talman! Patrik Björck har frågat mig om det är min bedömning att regeringen med sin arbetsmarknadspolitik har uppnått det den avsåg att uppnå eller om jag avser att verka för att ytterligare åtgärder ska vidtas för att minska antalet arbetslösa.

Jag vill börja med att tacka interpellanten för frågan.

Regeringen har vidtagit en rad åtgärder för att minska arbetslösheten genom att stötta ekonomins återhämtning och prioritera reformer inom framför allt tre områden. Det handlar om att fortsätta stärka hushållens köpkraft, om reformer för ökad tillväxt och om att återupprätta arbetslinjen så att fler kommer i arbete.

Många arbetslösa står långt ifrån arbetsmarknaden. Regeringen har därför gett Arbetsförmedlingen i uppdrag att med egen personal förstärka stödet till långtidsarbetslösa och förbättra matchningen mellan arbetslösa och lediga jobb samt kontrollen av de arbetslösa.

Den enskilt viktigaste insatsen för att långsiktigt etablera sig på arbetsmarknaden är utbildning. Regeringen har därför gjort stora satsningar på bland annat regionalt yrkesvux och yrkeshögskolan.

För att minska arbetslösheten är det även viktigt att öka den yrkesmässiga och geografiska rörligheten hos de arbetssökande samt förbättra kontrollen och uppföljningen av de arbetslösa.

I vårpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:100) gör regeringen bedömningen att jämviktsarbetslösheten trendmässigt kommer att minska framöver, för första gången på 20 år.

Regeringen fortsätter arbetet med att effektivisera arbetsmarknadspolitiken med stöd och insatser anpassade till de arbetslösas olika förutsättningar och behov.

Anf. 32 PATRIK BJÖRCK (S):

Herr talman! Det är ett spännande svar vi får från arbetsmarknadsministern. Jag kan konstatera att jag inte riktigt får svar på mina frågor.

Jag frågade om regeringen med sin arbetsmarknadspolitik hade uppnått det den avsåg att uppnå. Där verkar svaret från arbetsmarknadsministern vara att han är nöjd – business as usual. Det finns inga egentliga problem att hantera.

Då blir det lite komplicerat, eftersom det är en uppfattning som inte delas av särskilt många andra i det här landet. De arbetslösa är naturligtvis besvikna på avsaknaden av arbetsmarknadspolitik. Arbetsgivarna är besvikna på att de trots att de har behov inte får stöd för att kunna få anställbara personer med den utbildning och kompetens som krävs. Det är ändå detta som är arbetsmarknadspolitikens huvudsyfte: att se till att matcha de behov som finns hos arbetsgivare och arbetslösa så att man kan mötas.

De fackliga organisationerna är naturligtvis inte nöjda. Deras medlemmar står utan jobb, och de vill självklart att medlemmarna ska ha de jobb som finns.

En av de mest anmärkningsvärda delarna i svaret, herr talman, är att arbetsmarknadsministern pratar om att återupprätta arbetslinjen så att fler kommer i arbete. Det är anmärkningsvärt eftersom vi har debatterat detta i 20 år i denna kammare, lika länge som jag har suttit här. Efter valet 2006 hade jag dessa debatter med Littorin, Borg och Reinfeldt, som hävdade att de skulle återupprätta arbetslinjen med sin politik.

Jag är övertygad om, herr talman, att Littorin, Borg och Reinfeldt trodde på sin politik – att de 2006 faktiskt trodde att den så kallade arbetslinjen skulle minska arbetslösheten. Nu är ju det tragiska att verkligheten knackar på. När de avgick efter att under åtta år ha försökt införa arbetslinjen visade det sig att arbetslösheten i stället hade ökat under de två mandatperioder man fick på sig att försöka införa den så kallade arbetslinjen.

Nu försöker alltså Kristerssons regering och den nuvarande arbetsmarknadsministern återupprätta arbetslinjen. Efter 20 år har man alltså samma svar på vad lösningen är. Problemet är att det inte fungerade 2006 och att det inte heller fungerar nu.

Problemet med att arbetsmarknadspolitiken lyser med sin frånvaro är just den stora kompetensbristen. Många arbetslösa saknar kunskaper och kompetenser som behövs och som arbetsgivaren efterfrågar. Om man inte har en politik som löser det verkliga problemet utan bara som någon sorts mantra upprepar ett 20 år gammalt slagord från valrörelsen 2006, som efter åtta år visade sig inte fungera, kommer resultatet att bli detsamma.

Det finns ett känt citat från en företrädare till arbetsmarknadsministern, nämligen hans partikamrat Johan Pehrson. Han sa att det har varit för ”fett” att vara arbetslös. Det var Johan Pehrsons sätt att beskriva arbetslösheten och arbetslinjen: Det har varit för ”fett” att vara arbetslös. Det upprepar nu den nuvarande arbetsmarknadsministern. Samma politik med 20 år gamla

slagord, men ingen arbetsmarknadspolitik. Noll arbetsmarknadspolitik men hög arbetslöshet. Det duger inte, herr talman.

Anf. 33 Arbetsmarknadsminister JOHAN BRITZ (L):

Herr talman! Patrik Björck har, precis som jag, varit med ett tag i svensk politik. Vi har sett reformer och förslag komma och gå. Vi har sett arbetslöshet stiga, och vi har sett arbetslöshet sjunka.

Problemet 2006 som alliansregeringen adresserade var att Göran Persson hade förtidspensionerat bort en halv miljon människor. Sverige hade 2006 fler förtidspensionärer än företagare. Därför var det extremt viktigt att då återupprätta arbetslinjen, inte bara för Sveriges ekonomi och för företagens skull utan också för människornas skull. Arbetslinjen handlar om att öppna dörrar i stället för att låsa in personer i passivitet och utanförskap, vilket alltid är Socialdemokraternas recept.

Nu ser utmaningen lite annorlunda ut. Nu är det inte Göran Persson som har förtidspensionerat bort människor från arbetsmarknaden, utan nu är det Socialdemokraterna som har bedrivit en oansvarig migrationspolitik som, precis som interpellanten påpekar, gör att de som i dag står utanför arbetsmarknaden till stor del saknar de kompetenser och färdigheter, inte minst svenska språket, som företagen efterfrågar.

Visst är det ändå märkligt att vi har en hög, för hög, arbetslöshet – där håller vi med varandra – samtidigt som företagen skriker efter kompetens? Vad är det tecken på? Jo, det är tecken på att asylinvandringen har varit för hög och att utbildningssystemen inte levererar vad de lovar. Därför är den viktigaste frågan att ta tag i, som vi har jobbat med under mandatperioden, att säkerställa att det finns utbildningar och insatser som leder till jobb, inte till passivisering och förtidspensionering. Där har vi vänt om politiken.

Det ska finnas fler yrkesutbildningar som är anpassade efter vad arbetsgivarna efterfrågar, fler möjligheter att bygga på en utbildning och fler kombinationsutbildningar. Yrkesutbildningar i något som av oss kan uppfattas som lätt, exempelvis att städa hotellrum, kombinerade med språkutbildningar är vägen framåt om vi vill bryta det farliga utanförskap och den långvariga passivitet som många människor i dag upplever.

Anf. 34 PATRIK BJÖRCK (S):

Herr talman! Jag argumenterade för att den slagordspolitik som togs fram inför valrörelsen 2006 om att återinföra arbetslinjen inte fungerade då. Man kan ha olika ideologiska ingångar, och jag tror att Littorin, Borg och Reinfeldt trodde på sin politik. Åtta års misslyckanden bevisade att de hade fel. Vi kan faktiskt gå ännu längre tillbaka i tiden och visa att det Johan Britz pratar om aldrig kommer att fungera.

Jag hade en debatt i torsdags med finansministern, och jag ställde en fråga till henne om alla högerregeringar som har funnits i modern tid efter andra världskriget. Det var regeringarna Fälldin mellan 1976 och 1982. De efterlämnade en stor skatteskuld, hög arbetslöshet och låg tillväxt. Sedan hade vi regeringen Bildt 1991 till 1994. Den efterlämnade en stor statsskuld, låg tillväxt och hög arbetslöshet. Sedan hade vi regeringen Reinfeldt från 2006 till 2014 som efterlämnade hög arbetslöshet, låg tillväxt och en stor statsskuld. Och nu kommer vi för fjärde gången att ha drabbats av en högerregering i Sverige.

När vi summerar mandatperioden, inte slagorden – det är viktigt att skilja på slagord och verklighet, resultaten, vad som faktiskt hände när man förde den politik som Johan Britz förespråkar – pekar alla siffror nedåt när det gäller ekonomi och tillväxt. Inga siffror pekar nedåt när det gäller att pressa ned arbetslösheten – de pekar uppåt.

Johan Britz blir svaret skyldig; han måste lämna slagordspolitiken. Det är inte bara jag som socialdemokratisk riksdagsledamot som är upprörd. Jag inledde med att säga att arbetsgivarna är upprörda över avsaknaden av arbetsmarknadspolitik. De fackliga organisationerna är upprörda över avsaknaden av arbetsmarknadspolitik. Man gör faktiskt ingenting när det gäller det som ministern slagordsmässigt försöker framföra i talarstolen.

Har det framkommit något reellt – något konkret? Finns det inte någon eftertanke om varför högerpolitik alltid misslyckas? Kan det vara så att arbetslösheten inte beror på att det är för ”fett” att vara arbetslös? Kan det vara så att man måste fundera på varför den politik som aldrig har fungerat tidigare inte fungerar nu heller? Man kanske får lyssna på näringslivet, som efterfrågar en aktiv arbetsmarknadspolitik och en möjlighet att anställa folk.

Det räcker inte att säga att man ska utbilda folk inom bristyrken, utan då måste man faktiskt göra det. Det görs inte i dag. Då hade vi inte haft den här arbetslösheten. Verkligheten är högerregeringarnas värsta fiende. Jag förstår att man ideologiskt och slagordsmässigt upprepar att arbetslinjen ska återupprättas. Sedan lämnar man efter sig hög arbetslöshet, hög statsskuld och låg tillväxt. Hur kommer det sig att finansministern i dag kan åberopa de goda statsfinanserna när hon försöker förklara varför man klarar av att skuldsätta sig ur kriserna? Den enda förklaringen till det är att vi mellan de fyra katastroferna – högerregeringarna – har haft socialdemokratiska regeringar som har städat upp i ekonomin och i arbetslösheten och fått landet på fötter igen. Det kommer vi att göra igen efter valet.

Anf. 35 Arbetsmarknadsminister JOHAN BRITZ (L):

Herr talman! Det är Patrik Björck som behöver uppdatera sitt språk. Slagordspolitik är det jag hör i kammaren i dag från Patrik Björck. Dags att uppdatera talepunkterna.

Vi har en lägre statsskuld nu än när Magdalena Andersson var finansminister. Vi har en plan för att hantera den situation som råder på arbetsmarknaden, där det råder alldeles för hög arbetslöshet och långvarigt utanförskap. Hälften av de arbetslösa är utrikes födda. Av dem som är långtidsarbetslösa är ungefär sex av tio utrikes födda. Det handlar om utbildningar som leder till jobb. Successivt, steg för steg, skruvar vi om i utbildningssystemet.

Detta var inte den stora frågan 2006. Då var den stora frågan att göra om a-kassan. Det har vi visserligen också gjort, och framför allt har vi gjort det mer lönsamt att arbeta genom att sänka skatten för dem som jobbar och som har jobbat. Är Patrik Björck emot det? Det vore intressant att få höra. Är Socialdemokraterna emot det? Det vore intressant att få höra.

Vi genomför en bidragsreform med syftet att aktivera de människor som har varit passiva och tvingats in i passivitet under lång tid. Det sker med hjälp av ett aktivitetskrav. Det finns i många borgerliga kommuner, och där har det en god effekt. Däremot finns det inte i så många social-

demokratiskt styrda kommuner. Det är därför vi genomför detta på nationell nivå.

Är andelen inskrivna på Arbetsförmedlingen i maj 2026 högre eller lägre än den var i maj 2022? Jag ska hjälpa ledamoten att uppdatera sina talepunkter. Andelen inskrivna på Arbetsförmedlingen är i maj 2026 lägre än den var i maj 2022. Är andelen ungdomar som varken arbetar eller studerar lägre första kvartalet 2026 eller högre jämfört med första kvartalet 2022? Jag hjälper ledamoten på traven här också. Den är lägre.

Anf. 36 PATRIK BJÖRCK (S):

Herr talman! Försämrat a-kassan har ni ju gjort, arbetsmarknadsministern. Det gjorde ni 2006 också. Ni gör det så fort ni får möjlighet. Men det har ju inte fungerat. Ni har inte lyckats med er arbetsmarknadspolitik, som egentligen har ett enda svar på alla frågor: att försämra a-kassan. Det har aldrig funkat. Det funkade inte då, och det funkar inte nu.

Sedan blir det nästan lite humoristiskt. Jag ber om ursäkt att jag skrattade till här i talarstolen, herr talman. Man fortsätter hålla på med sin slagordspolitik om att återupprätta arbetslinjen efter 20 år. Det blir ju bara slagordsmässigt. Verkligheten visar att det inte fungerar.

Arbetsmarknadsministern ger sig också in på siffertrixande. När vi kommer att summera Kristerssons mandatperiod kommer statsskulden att vara högre än när Kristersson tillträdde. Vem som helst kan ta fram de papperen. Det är offentligt och inget konstigt. Det är klart att man kan siffertrixa, leka och skoja med siffrorna. Men det har ingenting med verkligheten att göra. För man en politik som innehåller slagordsmässighet och siffertrixande är man desperat.

Jag tror att arbetsmarknadsministern ser att politiken är misslyckad. Jag tror till och med att arbetsmarknadsministern vet att politiken är misslyckad och kanske börjar ana att det finns en orsak till att högerregeringar alltid misslyckas med arbetsmarknadspolitiken, alltid misslyckas med den ekonomiska politiken och alltid misslyckas med tillväxten. De tre sakerna hänger nämligen ihop. Och då kör man också statsskulden i botten.

Det är resultatet av högerpolitik, oavsett om man är ideologiskt förblindad eller inte. Vi har det svart på vitt.

Anf. 37 Arbetsmarknadsminister JOHAN BRITZ (L):

Herr talman! Jag noterar att Patrik Björck inte hade någonting att säga om andelen inskrivna på Arbetsförmedlingen, som alltså var lägre i maj 2026 än den var i maj 2022, då Patrik Björcks parti var ansvarigt i regeringsställning.

Jag noterar att Patrik Björck inte hade någonting att säga om att andelen ungdomar som varken arbetar eller studerar var lägre första kvartalet 2026 än första kvartalet 2022.

Jag noterar att Patrik Björck förbiser det jag tidigare meddelade: att bedömningen nu är att jämviktsarbetslösheten tack vare regeringens reformer trendmässigt kommer att minska framöver, för första gången på 20 år.

Jag noterar också att Patrik Björck inte berättade att vi har höjt taket i a-kassan och gjort a-kassan till den omställningsförsäkring den ska vara: en trygghet mellan jobb, inte en långvarig försörjning som låser in människor i passivitet.

Svaret på arbetslöshet är inte bidrag, i alla fall inte på lång sikt. Det är nämligen farligt. Det är farligt för Sverige. Och det är farligt för de människor som är arbetslösa. Långvarig arbetslöshet leder till psykosociala problem. Det leder till större risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Det leder till större risk för suicid. Det leder till större risk för riskbeteende eller riskbruk av alkohol. Det är livsfarligt att vara arbetslös.

Vi bekämpar arbetslösheten. Det gör vi nu med framgång. Det går för långsamt, men kurvorna har vänt.
(Applåder)

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2025/26:540 om lokal polisnärvaro och fler polisstationer

Anf. 38 Justitieminister GUNNAR STRÖMMER (M):

Herr talman! Mathias Tegnér har frågat mig om jag avser att ta initiativ till att förhindra att polisstationer och polislokaler läggs ned runt om i landet samt om jag avser att ge Polismyndigheten ett tydligt uppdrag att säkerställa lokal polisnärvaro i hela landet, inklusive genom fysiska polisstationer där det är motiverat. Mathias Tegnér har även frågat mig om jag anser att en kommun som Tyresö, med nästan 50 000 invånare, bör ha en egen polisstation och hur jag avser att agera utifrån min syn i frågan.

För regeringen är ökad lokal polisnärvaro i hela landet en mycket prioriterad fråga. Alla ska kunna känna trygghet i sin vardag. Det kräver en lokalt närvarande polis som snabbt kan gripa in när det krävs och som erbjuder god service. Därför arbetar regeringen målmedvetet för att nå målet att polistätheten i Sverige minst ska motsvara genomsnittet i EU.

Vi är verkligen inte framme, men vi har kommit en bra bit på vägen under den här mandatperioden. Under den här mandatperioden har antalet poliser nämligen ökat med cirka 3 200. Sverige har nu den högsta polistätheten i modern tid.

Eftersom frågan för den här debatten har sin bakgrund i förhållandena i Stockholmsregionen är det värt att lyfta fram att antalet poliser numera även och äntligen, får man väl säga, ökar även där. Under åtta år med socialdemokratisk regering blev det 130 färre poliser i Stockholmsregionen. Efter tre och ett halvt år med en moderat regering har det blivit drygt 600 fler poliser i Stockholmsregionen. Och många fler är på väg.

Regeringen har också tillfört Polismyndigheten betydande resurser. Under åren 2023–2028 beräknas anslagen till polisen öka från 37 till 53 miljarder, det vill säga en ökning med 43 procent. Den resurstillväxten ska alltså inte stanna i organisationen; den ska märkas i människors vardag. Den riktningen framgår också mycket tydligt i regeringens styrning av polisen. Konkret handlar det om att fler poliser ska finnas i yttre tjänst och vara synliga i lokalsamhället – fler patruller och en starkare närvaro i vardagen.

Beslut om var polisstationer ska finnas och hur service och tillgänglighet ska kunna tillhandahållas på bästa sätt fattas av Polismyndigheten. Genom regeringens satsningar på en fortsatt tillväxt och en tydlig styrning mot den lokala nivån väntas polisen fortsatt öka sin polisiära närvaro och

synlighet nära medborgarna i hela landet. Det skapar också förutsättningar för fler lokala polisstationer nära medborgarna. Den riktningen och styrningen kommer regeringen att fortsätta med.

Ytterst handlar det om att säkerställa att staten är närvarande där människor bor och verkar. Det gör vi genom att ha en polis som syns och som gör verklig skillnad i människors vardag.

Anf. 39 MATHIAS TEGNÉR (S):

Herr talman! Tack, justitieministern, för svaret!

Varje svensk har rätt att känna sig trygg. Jag tror att de flesta, både här i kammaren och i hela vårt avlånga land, skriver under på att trygghet är en odiskutabel rättighet. Att känna trygghet i sin vardag är fundamentalt för att kunna leva ett helt liv. Att kunna lita på att polis, ambulans och brandkår finns tillgängliga när de behövs är en del av det sociala kitt som håller ihop samhället.

I många delar av Sverige, också här i Stockholmsregionen, har offentlig service koncentrerats till stadskärnor och större centralorter. Nedläggningar av polisstationer är ett tydligt exempel på den utvecklingen. Det är en utveckling som måste vändas.

Som statsrådet var tydlig med har jag egentligen ställt tre frågor: Kommer statsrådet att förhindra att polisstationer läggs ned runt om i vårt land? Kommer statsrådet att säkerställa att det finns lokal polisnärvaro i hela landet, inklusive fysiska polisstationer där det är motiverat? Slutligen har jag frågat statsrådet om han anser att en kommun som Tyresö, en kommun som har nästan 50 000 invånare, bör ha en egen polisstation.

Herr talman! Jag noterar att justitieministern inte sa någonting om nedlagda polisstationer i sitt svar. Jag noterar vidare att justitieministern inte heller sa särskilt mycket om öppnade polisstationer i sitt tal. Vidare noterar jag att justitieministern inte nämnde särskilt mycket om rimligheten i att en kommun som Tyresö, med 50 000 invånare och ett utsatt område i kommunen, saknar en polisstation.

Däremot nämnde justitieministern att antalet poliser har ökat. Det är korrekt. Och det är bra att antalet poliser har ökat. Men det är lika korrekt – jag var nämligen där – att det var den socialdemokratiska partikongressen som redan 2017 beslutade att öka antalet polisanställda med 10 000.

Det blev en del av den S-ledda regeringens politik. Det lade grunden för delar av den framgång med fler poliser som vi ser här i dag. Justitieministern firar nu, och det gör han rätt i. Det är bra att det blir fler poliser.

Samtidigt vet vi att tidigare M-ledda regeringar stängde intagningen på polishögskolor och nollade den något år. Det ledde till att den S-ledda regeringen därefter fick öka intagningen på polisutbildningen, och man öppnade flera polishögskolor. Det är också en del av det vi ser i dag med att det blir fler poliser.

Jag har noterat att justitiepolitiker med olika färg tycker om att kverulera över vem som gjorde vad. Min uppfattning från Stockholms län är att de flesta medborgare förväntar sig att vi tillsammans hittar lösningar på de frågor som är svåra att lösa.

Jag tycker att justitieministern har rätt. Gunnar Strömmer ska ha beröm för att antalet poliser ökar. Men en del av berömmet ska också de före detta inrikesministrarna Anders Ygeman, Morgan Johansson och Mikael Damberg ha.

Jag skulle vilja gå tillbaka till huvudfrågan. Det handlar inte om vem som gjorde vad utan hur vi hanterar det minskande antalet poliser.

Då blir frågorna till statsrådet: Kommer statsrådet att förhindra att polisstationer läggs ned? Kommer statsrådet att säkerställa lokal polisnärvaro i hela landet också när det gäller polisstationer?

Anf. 40 Justitieminister GUNNAR STRÖMMER (M):

Herr talman! Tack, Mathias Tegnér, för möjligheten att få diskutera de här viktiga frågorna i dag!

Vad gäller polistillväxten kan vi ta fasta på att det nu under mandatperioden har varit en tillväxt med över 3 000 poliser. Vi har därmed den största polistätheten i Sverige i modern tid.

Om vi nu ändå ska tala lite om historiken kan vi konstatera att tillväxten har skett under ett antal år. Men det är bara en realitet att under de åtta år som Socialdemokraterna styrde var det minus 130 poliser i Stockholm. Det går inte att komma runt. Det är i varje fall svårt att lägga mig till last.

Jag kan konstatera att vi nu har lyckats vända den utvecklingen. När vi stänger siffrorna för 2024 kommer det att vara en bra bit över 500 nya poliser i Stockholmsregionen. Det skapar förstås underlag för att överväga ytterligare polisstationer.

Jag har inget som helst problem att svara på frågan om jag tycker att en kommun med 50 000 invånare typiskt sett borde ha en polisstation. Det kan jag som medborgare tycka är en rimlig förväntan. Sedan är det klart att geografin ser olika ut i Stockholmsregionen, Norrlands kustland eller var det nu kan vara någonstans. Det finns en massa olika faktorer.

Just vad gäller polisstationen i Tyresö lades den ned 2015, om jag inte är ute och cyklar. Då var det en socialdemokratisk regering. Det var åtta år med två socialdemokratiska regeringar som hade alla goda möjligheter att öppna polisstationen i Tyresö, om det var på det sättet.

Den stora nedläggningen av polisstationer i Sverige skedde under den socialdemokratiska regeringen som en följd av omorganisationen av polisen. Det gäller stationen i Tyresö, och det gäller andra stationer.

Sedan har jag blivit varse att det har skett ett fåtal nedläggningar därefter. En tror jag att Mathias Tegnér har lyft fram. Det var uppe i norra Roslagen i Hallstavik. Sedan har det varit ett antal receptioner i bland annat Dalarna och Blekinge.

Jag kan som medborgare tycka att det är några för många. Jag tror inte att det har skett någonting sedan dess, vilket jag har haft anledning att efterhöra. Det har inte skett några ytterligare stängningar. Jag konstaterar återigen att den stora volymen av nedstängningar skedde under de åtta år när Socialdemokraterna styrde.

När vi nu blickar framåt är det första att polistillväxten måste fortsätta. Det är den som ger förutsättningar för att öka tryggheten i vardagen för medborgarna oavsett hur polisen sedan väljer att organisera sin resurs.

Det andra är att ge förutsättningar för att också bygga ut med fler polisstationer etcetera. Det ser vi nu över i samspel med polisen. Det är klart att vi får underlag för att polisen kan vara fysiskt på fler platser.

En polistillväxt innebär trots allt andra kostnader i form av byggnader, fordon, utrustning och annat. Det är en diskussion som vi nu glädjande nog kan ha. Vi ser i varje fall framför oss att polistillväxten ska öka.

Det finns ett stort hot mot den utvecklingen. I den utvecklingen ligger också att vi öppnar ytterligare en polisutbildning i Uppsala. Vi är fullt medvetna om att vi i riksdagen ska diskutera frågan ur ett nationellt perspektiv, men frågan startade i Tyresö. Om vi har ett lokalt perspektiv är det en viktig sak för att säkerställa långsiktig tillväxt av antalet poliser i den här delen av Sverige.

Jag tror att Socialdemokraterna, för den händelse att olyckan är framme och det blir vänstermajoritet i riksdagen efter valet, kommer att få ganska betydande bekymmer med att säkra en långsiktig finansiering av polis och försvar. De ska förhandla med Vänsterpartiet och Miljöpartiet, som har helt andra prioriteringar.

Önskar Miljöpartiet få ihop de 25 miljarder som krävs för att återställa enprocentsmålet i biståndet kommer de pengarna att behöva tas på andra håll. Det är den typen av prioriteringar som har möjliggjort en tillväxt av rättsväsendet och försvaret i våra budgetar.

All in all tycker jag att medborgarna utan tvekan förtjänar en konstruktiv diskussion framåt. De förtjänar också en mycket uppriktig beskrivning av hur alternativen de facto ser ut.

Anf. 41 MATHIAS TEGNÉR (S):

Herr talman! Tack för svaret, justitieministern!

Jag hör vad ministern säger om fler poliser. Det är bra. Sedan verkar det som att statsrådet gärna vill kverulera över historien och vem som gjorde vad under det förra decenniet. Mitt motargument blir väl då att tala om vem som gjorde vad decenniet tidigare.

Även om inte statsrådet Strömmer var där så var Moderaterna där. Jag tänker att statsrådet, som enligt uppgift är tänkt som nästa moderata partiordförande, ändå måste ta ansvar för vad Moderata samlingspartiet gjorde, även om statsrådet själv inte var där.

Det medborgarna vill höra är hur vi löser de här frågorna i framtiden. Jag tänker att medborgarna vill att vi adresserar den pågående polisstationsdöden.

Det är helt uppenbart att det finns ett antal beslut som är fattade under regeringen Persson, regeringen Reinfeldt och också under den tidigare socialdemokratiska regeringen om nedläggning av polisstationer som jag menar var felaktiga.

Det är viktigt att polisen och Polismyndigheten finns nära medborgare. Det är naturligtvis så att vi behöver fler poliser i yttre tjänst. Det är anledningen till att flera regeringar har satsat på fler polisutbildningar runt om i landet.

Det var också ett av de uttalande målen med polisreformen att man skulle skapa trygghet med uniformerade poliser. Men trygghet skapas inte bara genom personer i uniform. Den skapas också genom en lokal närvaro. I många fall skapas tryggheten just genom en polisstation. En polisstation betyder väldigt mycket för många människor.

För ett år sedan var vi här, precis som statsrådet sa, och debatterade nedläggningen av polisstationen i Hallstavik. Nu är den stängd. Min fråga handlar om människor som upplever att polisen kommer allt längre bort och om orter där polisstationer lagts ned eller riskerar att försvinna.

Min uppfattning är att verkligheten går åt fel håll. Precis som statsrådet nämnde har polisstationen i Hallstavik lagts ned. Det gäller också dem i Rättvik, Leksand och Vansbro, och det finns dessutom diskussioner om polisstationerna i Blekinge i både Sölvesborg och Olofström.

När polisstationerna stänger runt om i landet har justitieministern tidigare hänvisat till att det är lokala beslut hos Polismyndigheten. Men regeringen är precis som statsrådet vet ansvarig för sina myndigheter.

Jag undrar varför regeringen exempelvis inte har ställt sig bakom det socialdemokratiska förslaget om ett moratorium för att lägga ned polisstationer. Det hade inneburit att några av dessa polisstationer som nu har lagts ned inte skulle ha stängts. Det kan jag faktiskt inte förstå. Jag hoppas att justitieministern har möjlighet att upplysa mig om det.

Slutligen handlar min interpellation delvis om Tyresö, men Tyresö är bara ett exempel. Det är en kommun med 50 000 invånare, skolor, företag och föreningsliv. Men det är också ett utsatt område.

Det skulle kunna handla om Upplands Väsby. Det är också en kommun med 50 000 invånare. Det är förvisso inget utsatt område, men det är fortfarande en kommun med otrygghet. Det skulle kunna handla om Bro. Det är en kommun som är något mindre, men det finns två utsatta områden. Det är kommuner som behöver lokal polisnärvaro och en polisstation.

Min fråga till statsrådet blir: Vad gör regeringen för att stoppa polisstationsdöden?

Anf. 42 Justitieminister GUNNAR STRÖMMER (M):

Herr talman! Det enskilt viktigaste vi gjorde var att kasta ut Socialdemokraterna från Rosenbad. Om ord ska ha något slags rimlig innebörd och valör ägde den stora sotdöden för den lokala närvaron i form av polisstationer rum under de åtta år då Socialdemokraterna styrde.

Jag förstår att Mathias Tegnér vill avfärda all diskussion om historien som något slags politisk kverulans. Men om medborgarna nu ska kunna träffa ett informerat val om framtiden är det trots allt inte helt orimligt att ta del av hur partier gör när de styr – inte bara när de står i riksdagens talarstol och opponerar.

Det är bara en realitet. Efter den stora polisreformen 2015, som hade intentionen att stärka den lokala polisiära närvaron och tryggheten, blev resultatet en massdöd av polisstationer nära medborgarna. Dessutom ledde det till att poliserna så att säga drogs från det lokala till den regionala nivån, längre bort från medborgarna.

Det viktigaste vi kunde göra för att få stopp på nedläggningarna var att byta ut den förra regeringen, vilket vi gjorde. De exempel vi nu ser kan man absolut säga är en handfull för många. Men såvitt jag känner till har det inte skett några ny nedläggningar sedan vi hade den senaste diskussionen om detta, för något år sedan.

Och när jag talar med polisen och blickar framåt gäller diskussionerna alltså inte vilka stationer som ska läggas ned utan var man kommer att kunna öppna upp på nytt. Varför kan vi då ha den diskussionen nu, för första gången på 10–15 år? Först och främst är det för att vi har en långsiktig finansiering och en plan för polisen som bygger på stor tillväxt tills vi har en polistäthet som motsvarar EU-snittet. Den polistäthet vi har nu, om vi ser till de dryga 3 000 som vi har levererat under den här mandatperioden, är alltså den största polistäthet vi har uppmätt i modern tid i Sve-

rige. Det skapar förutsättningar för att också tänka på ett annat sätt när det gäller den fysiska närvaron i form av polisstationer.

Om vi håller oss till Stockholmsregionen kan man väl säga att det finns många positiva effekter av polisomorganisationen. Det handlar mer om att se polisen en sammanhållen myndighet, att dela information och att samarbeta på ett helt annat sätt. Det har varit oundgängligt för till exempel bekämpandet av rekryteringen av barn till kriminella nätverk, som ju inte längre har någon geografisk avgränsning utan rör sig över hela landet. Men det råder ingen som helst tvekan om att det blev lite plugg in och ur när det gäller den lokala närvaron. Det vänder vi nu.

Hur styr vi då detta? Ja, vi styr det på ett väldigt tydligt sätt. Vi sa redan för två år sedan till polisen att tillväxten inte längre ska ske var som helst i organisationen, utan den ska ske lokalt. Detta har polisen genom rikspolischefen omvandlat till en formel som säger att 85 procent av alla nya poliser ska ut i yttre tjänst, blåklädda nära medborgarna.

Jag är rätt övertygad om att medborgarna i Tyresö också upplever detta: För första gången på tio år, eller hur länge det nu är, blir det fler poliser i Stockholm, och tillväxten styrs dessutom ut nära medborgarna.

Och detta måste naturligtvis fortsätta framöver. Det skapar en del skav när man styrs så tydligt på det sättet, men för oss har det varit avgörande för att vara trovärdiga inför medborgarna. Investerar vi nu så mycket skattepengar i detta måste det komma ut nära medborgarna.

Den logiska följden av den tillväxten är också att vi äntligen kan ha en diskussion med polisen om var man ska kunna öppna fler polisstationer – inte var man ska lägga ned stationer. Den dialogen pågår. Det kommer ytterst vara polisens beslut, men förutsättningarna finns alltså.

Låt mig återigen hissa varningsflagg. Om det skulle vara så att Socialdemokraterna kommer tillbaka efter valet och ska förhandla sin budget med Miljöpartiet och Vänsterpartiet är den grundläggande långsiktiga finansieringen för polistillväxten hotad. Någonstans ska ju Miljöpartiets och Vänsterpartiets enorma ambitioner på andra områden tas. Det kommer till slut att drabba tryggheten för medborgarna också i Tyresö.

Anf. 43 MATHIAS TEGNÉR (S):

Herr talman! Justitieministern är ju en erkänt god retoriker, och det visar han också här. Däremot ägnar han sig, precis som statsrådet i interpellationsdebatten innan, åt siffertrixande. Om vi ägna oss åt ekonomi och inte åt polistillväxt vill jag säga att det som hade behövts är breda överenskommelser som håller över tid. Statsrådet vet ju att en av förutsättningarna för den polistillväxt vi ser nu är beslut som är tagna av den tidigare regeringen.

Men i stället för att hitta de breda överenskommelserna pratar statsrådet om den här frågan som om den vore extremt partiskiljande. Det är för att vinna val. Men det är inte bra för vårt land att skapa konflikter som inte finns.

Men om vi nu ska prata om ekonomin är det faktiskt så att den regering som statsrådet sitter i håller på att köra vår ekonomi i botten. När vi gick in i mandatperioden hade vi stora överskott. Förra året gjorde man ett underskott med 100 miljarder. I år kommer underskottet att bli 200 miljarder. Troligen kommer underskottet kommande år att vara 200 miljarder.

Detta innebär att Sverige riskerar att hamna i EU:s underskottsförfarande. Utöver detta har vår finansminister slagit fast att man nu inte har råd med nya reformer. Samtidigt har olika Tidöpartier pratat om skattesänkningar på ungefär 140 miljarder.

Den stora risken i svensk politik just nu är faktiskt att vi har en borgerlig regering som kör vår ekonomi i botten. Man gör att vi framstår som ett land i Europas utkant, och EU kommer att ta oss i örat för att vi har för stora budgetunderskott. Det stora problemet är att vi har en borgerlig regering som på nytt kör Sveriges ekonomi i botten.

Anf. 44 Justitieminister GUNNAR STRÖMMER (M):

Herr talman! Det känns fantastiskt att få avsluta terminen med lite ekonomisk-politisk debatt. Men min ingång ska ändå vara trygghetsfrågorna.

Jag har inga problem med breda överenskommelser. Problemet är bara det att Socialdemokraterna så att säga inte tecknar firma för sin sida av politiken. Vi kan stå här och komma överens om precis vad som helst. Men efter valet, om ni på den andra sidan skulle få majoritet, ska ni förhandla om regeringsbildning inte med mig utan med Vänsterpartiet och Miljöpartiet – med Nooshi Dadgostar och Daniel Helldén. Dem ska ni förhandla med.

Väljaren ska nog ändå tänka till när det gäller vilken sida av politiken som sammantaget prioriterar trygghet, säkerhet, försvar och polis. Jag är fullt medveten om att det finns andra viktiga frågor. Men om det gäller de här frågorna är man i mycket sämre sällskap om man ska förhandla med Miljöpartiet och Vänsterpartiet än om man ska förhandla på vår sida av politiken. Det tror jag att de flesta människor kan hålla med om. Sedan kan man prioritera andra frågor högre, men detta är i alla fall en realitet.

Vad gäller ekonomin kan vi konstatera följande. Vi klev in på Regeringskansliet hösten 2022. Då var det inte bara så att de dödliga skjutningarna hade tredubblats på över tio år – vi hade rekord med 62 dödsskjutningar – det var fyra i Norge, fyra i Danmark och två i Finland under motsvarande år. Nu har vi lyckats trycka tillbaka detta med nästan 75 procent.

Inflationen var tvåsiffrig. Den är nu tillbaka under 2 procent. Räntorna gjorde att det inte fanns ett enda hushåll i den här regionen där man inte vaknade med kalla kårar på morgnarna. Nu är räntorna tillbaka i normalläge.

Det är en realitet att vi kom ur en högkonjunktur och ändå hade de sämsta tillväxttalen i hela EU. Nu är alltså prognosen att vi ska ha den bästa tillväxten i EU.

Vi kommer alltså ur detta: från hög inflation till låg inflation, från höga räntor till låga räntor och från bottenträsket när det gäller tillväxten på EU-nivå till att nu ha prognoser om att toppa på EU-nivå.

Jag hör Socialdemokraterna säga att vi ska byta riktning. Det betyder ju: tillbaka till rekordtal när det gäller skjutningarna, tillbaka till inflation, tillbaka till höga räntor och tillbaka till bottenträsket när det gäller ekonomin. Jag tror inte på det, även om jag ändå vill avsluta fint och ekumeniskt med att önska glad sommar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Bordläggning och beslut om förlängd motionstid samt uppskjuten behandling

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Proposition
2025/26:287 Ny politisk inriktning för ett starkare filmland

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående proposition skulle förlängas till och med *tisdagen den 13 oktober*.

Kammaren biföll talmannens förslag att behandlingen av ovanstående proposition skulle få skjutas upp till det första riksmötet i nästa valperiod.

§ 10 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 18 juni

2025/26:569 Kriminalisering av svenska medborgares köp av sexuella tjänster utomlands
av *Jamal El-Haj* (-)
till justitieminister Gunnar Strömmer (M)
2025/26:570 Tillit till regeringsmakten
av *Patrik Björck* (S)
till statsminister Ulf Kristersson (M)
2025/26:571 Rättssäkerheten inom rättsväsendet
av *Elsa Widding* (-)
till justitieminister Gunnar Strömmer (M)

§ 11 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 18 juni

2025/26:918 Gröna kreditgarantier
av *Monica Haider* (S)
till finansmarknadsminister Niklas Wykman (M)
2025/26:919 Åtgärder för att förhindra försämringar i Gotlandstrafiken
av *Malin Östh* (V)
till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD)
2025/26:920 Bearbetningskoncession för Norra Kärrfyndigheten
av *Eric Palmqvist* (SD)
till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

2025/26:921 Särskilt undantag från lönekravet
av *Niels Paarup-Petersen* (C)
till migrationsminister Johan Forssell (M)
2025/26:922 Tidsfrister och handläggningstider hos Migrationsverket
av *Niels Paarup-Petersen* (C)
till migrationsminister Johan Forssell (M)

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 13.18.

Sammanträdet leddes av talmannen.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll 1
§ 2 Ärenden för hänvisning till utskott 1
§ 3 Svar på interpellation 2025/26:506 om forskning och innovation för framtidens transportsystem 1
Anf. 1 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 1
Anf. 2 CARINA ÖDEBRINK (S) 2
Anf. 3 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 3
Anf. 4 CARINA ÖDEBRINK (S) 4
Anf. 5 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 5
Anf. 6 CARINA ÖDEBRINK (S) 6
Anf. 7 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 6
§ 4 Svar på interpellation 2025/26:508 om stöd till civilsamhällets trafiksäkerhetsorganisationer 7
Anf. 8 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 7
Anf. 9 CARINA ÖDEBRINK (S) 8
Anf. 10 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 9
Anf. 11 CARINA ÖDEBRINK (S) 10
Anf. 12 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 10
Anf. 13 CARINA ÖDEBRINK (S) 11
Anf. 14 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 11
§ 5 Svar på interpellation 2025/26:552 om elsparkcyklar och trafiksäkerhetsarbete 12
Anf. 15 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 12
Anf. 16 INGA-LILL SJÖBLOM (S) 13
Anf. 17 CARINA ÖDEBRINK (S) 13
Anf. 18 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 14
Anf. 19 INGA-LILL SJÖBLOM (S) 15
Anf. 20 CARINA ÖDEBRINK (S) 16
Anf. 21 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 16
Anf. 22 INGA-LILL SJÖBLOM (S) 17
Anf. 23 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) 18
§ 6 Svar på interpellation 2025/26:553 om statens långsiktighet i infrastrukturplaneringen ur Jönköpings läns perspektiv 18

Anf. 24 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) ... 18
Anf. 25 CARINA ÖDEBRINK (S) ... 19
Anf. 26 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) ... 20
Anf. 27 CARINA ÖDEBRINK (S) ... 21
Anf. 28 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) ... 22
Anf. 29 CARINA ÖDEBRINK (S) ... 23
Anf. 30 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) ... 23
§ 7 Svar på interpellation 2025/26:556 om arbetsmarknadspolitik ... 24
Anf. 31 Arbetsmarknadsminister JOHAN BRITZ (L) ... 24
Anf. 32 PATRIK BJÖRCK (S) ... 25
Anf. 33 Arbetsmarknadsminister JOHAN BRITZ (L) ... 26
Anf. 34 PATRIK BJÖRCK (S) ... 26
Anf. 35 Arbetsmarknadsminister JOHAN BRITZ (L) ... 27
Anf. 36 PATRIK BJÖRCK (S) ... 28
Anf. 37 Arbetsmarknadsminister JOHAN BRITZ (L) ... 28
§ 8 Svar på interpellation 2025/26:540 om lokal polisnärvaro och fler polisstationer ... 29
Anf. 38 Justitieminister GUNNAR STRÖMMER (M) ... 29
Anf. 39 MATHIAS TEGNÉR (S) ... 30
Anf. 40 Justitieminister GUNNAR STRÖMMER (M) ... 31
Anf. 41 MATHIAS TEGNÉR (S) ... 32
Anf. 42 Justitieminister GUNNAR STRÖMMER (M) ... 33
Anf. 43 MATHIAS TEGNÉR (S) ... 34
Anf. 44 Justitieminister GUNNAR STRÖMMER (M) ... 35
§ 9 Bordläggning och beslut om förlängd motionstid samt uppskjuten behandling ... 36
§ 10 Anmälan om interpellationer ... 36
§ 11 Anmälan om frågor för skriftliga svar ... 36
§ 12 Kammaren åtskildes kl. 13.18. **... 37**

Tryck: Elanders Sverige AB, Vällingby 2026