

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 5 april justerades.

§ 2 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 28 april kl. 14.00*.

§ 3 Anmälan om subsidiaritetsprövningar

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:
prot. 2021/22:24 för torsdagen den 21 april från justitieutskottet och
prot. 2021/22:26 för torsdagen den 21 april från trafikutskottet.

§ 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2021/22:417

Till riksdagen

Interpellation 2021/22:417 Forskning och etikprövning

av Borian Åberg (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 29 april 2022.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 25 april 2022

Utbildningsdepartementet

Anna Ekström

§ 5 Anmälan om faktapromemoria

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

2021/22:FPM76 Åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå vid unionens institutioner, organ och byråer *COM(2022) 122* till försvarsutskottet

§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Motioner

2021/22:4519 och 4521 till civilutskottet

2021/22:4655 och 4659 till civilutskottet

§ 7 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Justitieutskottets betänkanden

2021/22:JuU17 Ett särskilt brott för hedersförtryck

2021/22:JuU44 Nya verktyg mot gängkriminaliteten

Trafikutskottets betänkande

2021/22:TU14 Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Skatteutskottets betänkande

2021/22:SkU17 Skatteförfarande och folkbokföring

Utrikesutskottets betänkande

2021/22:UU15 Mänskliga rättigheter i länder och regioner m.m.

Socialförsäkringsutskottets betänkanden

2021/22:SfU23 Återkallelse av uppehållstillstånd som har meddelats av Regeringskansliet i vissa fall

2021/22:SfU20 Migration, asylpolitik och anhöriginvandring

Civilutskottets betänkanden

2021/22:CU16 Ändring av andelstal i gemensamhetsanläggningar

2021/22:CU17 Ett bättre underlag för åtgärder på bostadsmarknaden

2021/22:CU5 Hyresrätt m.m.

2021/22:CU6 Familjerätt

2021/22:CU13 Hushållningen med mark- och vattenområden

Anf. 1 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Amineh Kakabaveh har frågat mig vad jag avser att göra för att socialtjänsten ska få kompetens och kunskaper om hedersutsatthet samt för att socialtjänsten inte ska placera barn hos familjer eller institutioner som inte har kompetens och kunskaper om hedersförtryck och hedersutsatthet.

Regeringen har tagit många initiativ för att socialtjänstens arbete på detta område ska få bättre förutsättningar. Exempelvis har Socialstyrelsen utvecklat ett särskilt bedömningsstöd för att vid utredningar av barn inom socialtjänsten upptäcka hedersvåld och bedöma risk för upprepat våld. I februari publicerade myndigheten en fördjupad utbildning om hedersrelaterat våld och förtryck för socialtjänsten, som vänder sig till personer som möter barn och unga i sitt arbete liksom till chefer och verksamhetsutvecklare. Med stöd av länsstyrelserna växer regionala resurscentrum för hedersvåldsutsatta barn och vuxna fram på flera platser i landet. Kommunerna kan också ta del av statsbidrag för att förbättra sina insatser för denna målgrupp. Statens institutionsstyrelse har i uppdrag att utveckla myndighetens interna kompetens om bland annat hedersrelaterat våld och förtryck.

Inspektionen för vård och omsorg stärker de närmaste åren tillsynen av socialtjänstens arbete med stöd och skydd till barn och unga samt arbetet mot hedersrelaterat våld och förtryck.

Vidare har regeringen tillsatt en utredning för att säkerställa att barn och unga som placeras utanför det egna hemmet alltid ska garanteras trygghet, säkerhet och en i övrigt god vård.

Avslutningsvis vill jag också nämna att regeringen, så som aviserades i budgetpropositionen för 2022, kommer att ge Socialstyrelsen i uppdrag att ta fram stöd för tillämpningen av lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga (LVU) med fokus på bland annat hedersproblematik.

Anf. 2 AMINEH KAKABAVEH (-):

Fru talman! Jag tackar statsrådet Lena Hallengren för ett sakligt och bra svar. Men dessvärre kan jag konstatera att dessa insynsfunktioner som ministern hänvisar till inte har fungerat eftersom det i stället har varit medier som har uppmärksammat de hedersutsattas missförhållanden. Det är därför väldigt viktigt att regeringen nu satsar på olika myndigheters kompetensutveckling och utbildning, inte minst hos socialtjänsten.

Det var inte bara på grund av avslöjanden i SVT som flera fall har uppmärksamrats, utan det skedde även i januari och tidigare i slutet av förra året. SVT har rapporterat om Yasmine som placerats av en kommun i Östergötland på ett hem som drivs av Statens institutionsstyrelse bland kriminella och missbrukare. Tyvärr har jag själv den erfarenheten från när jag har jobbat på institutioner under 1999–2000. Det var många utsatta tjejer som man inte visste hade denna problematik. Men det var 22–23 år sedan som jag jobbade med detta. Men detta sker även nu.

Även om Yasmine i dag är äldre och har lämnat detta bakom sig följer dessa missförhållanden och detta fruktansvärda med dessa flickor i deras liv. Många av dem har missat till exempel utbildning, och de kan inte träffa sin familj och sina vänner eftersom de måste vara på ett skyddat boende. De har också skuldsatt sig på grund av att de under tidigare år inte har kunnat gå i skolan.

Det är så många problem runt dessa unga flickor när de är utsatta i sina hem på grund av våld. Men dessa missförhållanden slutar inte bara för att de har placerats på ett hem.

Det är bra att regeringen själv är medveten om detta och satsar. Men det måste satsas inte bara 2022 utan också framöver på socialarbetare och redan på Socialhögskolan och på universitetet. Man måste helt enkelt under utbildningen ta upp hedersproblematik, och den delen ska integreras i själva utbildningen och även i fortbildningar. Det gäller familjehemsplaceringar, socialarbetare och institutioner som Sis och andra institutioner.

Det måste helt enkelt bli slut på detta fruktansvärda som drabbar flickor inte bara hemma hos de egna föräldrarna utan också när de är placerade.

Därför vill jag ställa en fråga till statsrådet. Skulle staten inte kunna ersätta dessa flickor, till exempel Yasmine, som har blivit behandlade på detta sätt och missat utbildning, arbete och mycket annat på grund av detta?

Anf. 3 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag tackar för interpellationen. Låt mig ändå inledningsvis säga att interpellanten nu faktiskt ställer en helt annan fråga än den som ställs i interpellationen. Jag föreslår därför att vi har en debatt som handlar om det som är interpellationens ansats, nämligen hur socialtjänstens kompetens och kunskaper om hedersförtryck och hedersutsatthet ska öka.

Jag menar att det inte finns någon tvekan om att sittande regering under de två mandatperioder som snart har gått har haft detta som ett prioriterat område samlat under paraplyet mäns våld mot kvinnor. Hela detta ansvar ligger inte på Socialdepartementet. Men socialtjänsten ligger naturligtvis på Socialdepartementet och är en viktig del. Det är inte sällan som socialtjänsten möter flickor, som det ofta handlar om, men det kan också vara vuxna kvinnor. Ofta gör man det i samverkan med andra. Man ingår i samverkansgrupper med polis och socialtjänst. Då är det förstås väldigt viktigt att alla de inblandade parterna verkligen har kunskap om vad ett hedersrelaterat våld och förtryck innebär.

Under senare år har regeringen också gjort omfattande satsningar som handlar om att skärpa lagstiftningen och som handlar om författningsändringar. Det har också varit många uppdrag till myndigheter, till civilsamhällesorganisationer, till kommuner och till regioner. Detta är förstås viktigt. Lagstiftningen måste tydligt uttrycka samhällets avståndstagande från hedersrelaterat våld och förtryck. Det är någonting som inte hör hemma i det svenska samhället. Det är någonting som vi aldrig får acceptera.

Att stärka skyddet genom lagskärpningar är som sagt *en* del. Vi har sedan snart två år tillbaka ett särskilt barnäktenskapsbrott, en straffskärpningsgrund för brott med hedersmotiv och ett utreseförbud som ska skydda barn från att föras utomlands för att ingå barnäktenskap eller könsstympas. Men jag vill verkligen understryka att lagstiftningsåtgärder är *en* sak. Det

är naturligtvis inte tillräckligt, utan sedan handlar det även om kompetens om hedersrelaterat våld och förtryck.

Vi behöver öka kompetensen fortsatt, vill jag säga. Även om mycket har hänt behöver vi öka kunskapen ytterligare hos de personer som arbetar allra närmast de unga och unga vuxna som är utsatta för hedersrelaterat våld och förtryck.

Det handlar dock också om att avsätta ekonomiska medel för att arbetet ska kunna bedrivas. Det ska kunna bedrivas här och nu men självklart också långsiktigt. Detta är förändringar som måste till och som tyvärr kommer att ta tid. Allt det som är gjort är naturligtvis positivt, men vi måste försäkra oss om att vi kan fortsätta ett framgångsrikt arbete.

I år tillförs 215 miljoner kronor till arbetet med att bekämpa mäns våld mot kvinnor. Det betyder att det finns totalt 350 miljoner kronor under året, och av dem är 80 miljoner avsatta särskilt till att öka kompetensen gällande hedersrelaterat våld och förtryck. De medel jag nämner permanentas dessutom från 2024 på nivån 300 miljoner kronor per år. Jag säger det för att jag vill understryka hur viktigt det är att vi gör detta långsiktigt över tid och att vi alla, som samhälle, håller ut för att kunna ge det stöd som de hedersvåldsutsatta flickorna kan behöva.

Utöver lagskärpningar och ekonomiska medel finns det också uppdrag givna till många myndigheter, som Jämställdhetsmyndigheten och Myndigheten för familjerätt och föräldraskapsstöd, men också till exempelvis Länsstyrelsen i Östergötland, som ska förbereda inrättandet av ett permanent nationellt kompetenscentrum.

Anf. 4 AMINEH KAKABAVEH (-):

Fru talman! Tack för redogörelsen, statsrådet! Jag är väldigt väl medveten om lagarna; under mina 14 år i riksdagen har jag varit en av blåslamporna för detta. Vi hade inte dessa lagar tidigare.

Jag instämmer i och har inga tvivel gällande regeringens genuina ambition när det gäller lagstiftningen och sådana insatser, men som statsrådet var inne på är det inte alltid själva lagstiftningen som brister. Både satsningar och lagstiftning måste dock följas upp och utvärderas. Det är viktigt – jag har sagt det i alla år och säger det nu också. Vi har satsat många hundratals miljoner kronor på hedersområdet under de senaste 20 åren, men vi har aldrig följt upp och utvärderat: Har det varit rätt? Har pengarna gått till rätt insatser? Vad har hänt?

Vi lagstiftare trycker på knappar och skriver lagar, men det är ju andra som implementerar. Därför måste vi också följa upp. Det är faktiskt regeringen som måste göra det, och det ansvaret har man. Man kan inte bara satsa pengar, utan man måste se till att pengarna hamnar i rätt händer. Jag betvivlar inte att många arbetar både inom den ideella sektorn och inom myndigheterna, men det kanske inte alltid kommer de hedersvåldsutsatta till del.

Detta handlar om flickor och hbt-personer, men även om vuxna kvinnor, som jag dagligen har kontakt med och som är hedersvåldsutsatta. De har kanske inte möjlighet att själva skaffa skydd, lämna hemmet eller lämna sina barn på grund av detta. Därför måste vi ha lyhörda myndigheter. Det gäller allt ifrån Arbetsförmedlingen och sfi till folkhögskolor, universitet och grundskola – liksom barnmorskor. Arbetet måste göras på olika

nivåer och vara kontinuerligt eftersom folk byter jobb, går i pension och flyttar.

Jag menar alltså att detta arbete är oerhört viktigt om vi verkligen ska utrota hedersproblematiken. Om vi ska vända på varenda sten, som statsminister Magdalena Andersson sa, måste vi verkligen arbeta. För att vända alla dessa stenar måste vi ta ännu större steg framåt. Jag vet att vi har Nationella kompetensteamet, men i dessa länder sker det varje år att barn försvinner.

Det finns missförhållanden inom Sis-hem och familjehem som faktiskt inte är lämpliga. Det finns familjehem där hedersförtryck förekommer. I hem där de egna barnen inte har samma rättigheter placerar man barn bara för att det enligt socialtjänstlagen – och som socialarbetare har jag själv varit kritisk mot detta – alltid är familjen som är det bästa för barnen. Det är inte alltid så; i en hedersrelaterad kontext är släkten inte det bästa. Det gäller såklart inte alla i släkten, för det finns alltid bra, moderna och progressiva människor i alla samhällsklasser.

När det gäller hedersförtrycket måste man ha helt andra ögon och öron och en helt annan kompetens. Det behövs utbildning för att kunna göra rätt bedömningar. Dessa barn ska inte lida.

Till sist vill jag säga: Man kan alltid ställa en ny fråga, tänker jag – även i talarstolen!

Anf. 5 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag vill verkligen tacka Amineh Kakabaveh. Vi har haft många debatter om samma frågor men med olika vinklar, perspektiv och frågeställningar. Jag upplever verkligen Amineh Kakabavehs engagemang som oerhört genuint, och jag vill säga att allt det arbete hon har gjort har varit väldigt betydelsefullt.

Jag vill säga någonting om det här med Sis, för jag tänker att den som lyssnar på vår debatt förvånas över att vi använder Sis för att placera flickor som är utsatta för hedersrelaterat våld och förtryck. Jag vill verkligen understryka att det inte är det normala på något sätt. Det har dock uppenbarligen hänt vid några tillfällen, även om de är få.

Det måste alltid – *alltid* – finnas god grund för att göra en placering på en Sis-institution. Att välja en Sis-institution ger alltså möjlighet till en låst placering i stället för andra lösningar, som HVB- eller familjehem. Om en kommun ansöker om en låst placering skulle det kunna vara för att den som placeras upplevs utsätta sig själv för fara. Det skulle kunna handla om en risk att han eller hon röjer sin placering och till exempel, vilket kan vara fallet här, i stället vistas i väldigt osäkra miljöer och i olämpligt sällskap.

Det finns ett skydd mot felaktiga placeringar från socialtjänstens sida genom att omedelbara omhändertaganden är underställda förvaltningsrätten. Det är alltså inte så att socialtjänsten själv bestämmer och att det kan bli fel, utan det sker även en prövning i förvaltningsrätten.

När det handlar om familjehem och även HVB-hem vill jag även säga att vi har en utredning som nu arbetar för att se över kvaliteten på familjehem, om vi ska ha register och så vidare – men också hur vi ska få fler att vilja vara familjehem, så att vi får fler hem som kan passas och matchas mot de barn och unga som behöver en tillfällig eller längre placering utanför det biologiska hemmet. Om det visar sig att det blir fel finns det dock

inspektion och tillsyn, och det är viktigt att det fungerar – naturligtvis är det så.

Vad är då effekterna? Det är ju alltid det som är intressant, och det var därför jag nämnde att lagstiftning är viktigt men att det inte räcker. Den ska först och främst följas, men det ska också finnas resurser, kunskap och kompetens. Den kunskapen och kompetensen ska finnas hos de enskilda som kan möta barn och unga, flickor och vuxna som är utsatta för hedersrelaterat våld och förtryck – men det är också kunskap som kan behöva finnas på hela myndigheter och som vi som samhälle behöver ha.

Jag tror att både de regionala kompetenscentrumen och det nationella kompetenscentrum som ska inrättas i Östergötland är viktigt, inte minst för utvecklingen av nationell statistik om hedersrelaterat våld och förtryck för att bättre kunna bedöma hur de långsiktiga effekterna på samhället ser ut.

Sedan är det just långsiktiga effekter, så jag tror att detta kräver en kombination av att våga vidta åtgärder och att låta dem finnas en tid. Detta är nämligen någonting som tyvärr inte kommer att gå enkelt och snabbt, och därför måste vi ha tålamod och uthållighet att vidta de åtgärder som vi menar krävs.

Anf. 6 AMINEH KAKABAVEH (-):

Fru talman! Jag tackar statsrådet både för hennes lyhördhet och för regeringens lyhördhet i dessa frågor. Det har ju gått decennier då man har satsat, och många liv har gått till spillo. Många liv har också blivit förstörda på grund av hedersförtrycket.

Detta är viktigt, och det är bråttom. Det här är egentligen samhällets problem. För individer som Yasmine är det enormt, men det är det också utifrån ett samhällsperspektiv. Många barn kan inte klara av skolan och hamnar i våldsspiraler när de själva bildar familj, av rädsla och på grund av att de inte vet.

Jag har kontakt med många tjejer. De frågar mig: Varför bara just vi – varför hamnar vi i en våldsspiral igen? Jag säger inte att alla gör det, men många gör det. Därför måste samhället vara extra noga och ge extra stöd till de hedersutsatta.

Inte minst handlar detta om Sveriges ansikte utåt. Miljontals av oss har varit förbannade och förvånade över den desinformation som islamistiska grupper har spridit om Sverige och socialtjänsten, som skulle ta barn från muslimska familjer. Vi måste förebygga detta så att det inte sker igen. Sverige förtjänar ett bättre rykte.

Vi kommer inte att skadas av sådan hatpropaganda, men det är viktigt att vi kan skydda våra medborgare och våra barn. Därför tänkte jag avsluta med att fråga om statsrådet ser att de som har blivit mest utsatta och betalat ett högt pris, som Yasmine, kommer att kunna få något slags ersättning av staten.

Anf. 7 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Mäns våld mot kvinnor är ju något slags yttersta förtryck när det gäller ojämställdhet, eller något slags yttersta bevis på ojämställdheten.

Hedersrelaterat våld och förtryck är i regeringens strategiarbete en del av mäns våld mot kvinnor, även om det blir ännu mer specificerat. Samhäl-

let måste verkligen agera kraftfullt. Det gäller alla former av förtryck, inte minst det hedersrelaterade våldet och förtrycket.

Att aldrig acceptera att människor inte får välja vem de ska gifta sig med, vem de ska leva sitt liv med, hur de ska leva sitt liv, vad de ska arbeta med eller var de vill bo är helt centralt i ett land som kallar sig en demokrati och som vill välkomna människor med olika bakgrund. Man ska kunna leva sitt liv fritt.

Alla som utsätts för hedersrelaterat våld och förtryck har rätt till stöd och skydd. Det gäller kvinnor, flickor, män, pojkar och, inte sällan, hbtqi-personer som utsätts för hedersrelaterat våld och förtryck. Att man också riktar sig till pojkar och unga män är inte irrelevant. Även om de sällan blir föremål för våra diskussioner eller är dem som vi i första hand tänker på vill jag verkligen passa på att säga detta.

Regeringen kommer att fortsätta göra det som krävs för att motverka alla former av hedersrelaterat våld och förtryck.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2021/22:454 om stärkt rätt till assistans

Anf. 8 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Pia Steensland har frågat mig om jag anser att det är rimligt att grundläggande behov såsom personlig hygien, måltider och av- och påklädning styckas upp i mindre delar utifrån vad som är mycket personligt eller av integritetskänslig karaktär och, om inte, vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att samtliga grundläggande behov ska anses vara assistansgrundande i sin helhet.

LSS och assistansersättning är viktiga insatser för att personer med funktionsnedsättning ska uppnå möjlighet till jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället. Den personliga assistansen och assistansersättningen ska präglas av hög kvalitet och rättssäkerhet. Alla som har rätt till stöd ska få det.

Det är viktigt att vi inte glömmer vad personlig assistans är och vem personlig assistans riktar sig till. Med personlig assistans avses enligt 9 a § LSS personligt utformat stöd som ges av ett begränsat antal personer åt den som på grund av stora och varaktiga funktionshinder behöver hjälp med andning, personlig hygien, måltider, att klä av och på sig, att kommunicera med andra eller annan hjälp som förutsätter ingående kunskaper om den funktionshindrade, det vill säga så kallade grundläggande behov.

Den som har behov av personlig assistans för sina grundläggande behov har även rätt till personlig assistans för andra personliga behov om behoven inte tillgodoses på annat sätt.

I förarbetena till LSS framgår att regeringen ansåg att personlig assistans skulle vara förbehållen krävande eller i olika avseenden komplicerade situationer, i regel av mycket personlig karaktär. Det betyder att de behov som ska tillgodoses ska vara av sådan karaktär att de är integritetskänsliga för den enskilde och att det därför är motiverat att den enskilde får bestämma vem som ska utföra assistansen.

Regeringen anser att personlig assistans även i framtiden bör vara ett personligt utformat stöd för personer med stora och varaktiga funktionshinder och att det ska vara förbehållet behov av mycket personlig karaktär.

Regeringen beslutade nyligen om en proposition och en lagrådsremiss med förslag som innebär att rätten till personlig assistans kraftigt stärks, bland annat genom att två nya grundläggande behov införs. Detta är den största reformen inom personlig assistans sedan LSS infördes.

I nuläget finns inga förslag på ytterligare förändringar av de grundläggande behoven.

Anf. 9 PIA STEENSLAND (KD):

Fru talman! Jag tackar socialministern för svaret, men jag måste säga att svaret gör mig besviken. Och om jag är besviken kan jag bara föreställa mig hur tungt det måste kännas för de drygt 2 000 människor med omfattande funktionsnedsättning som har förlorat sin rätt till assistans sedan 2016. Det är människor med omfattande funktionsnedsättning som har förlorat sin assistans trots att deras behov inte har förändrats.

Fru talman! För att vara extra tydlig vill jag säga att dagens debatt handlar om att regeringen säger nej till att assistans exempelvis ska ges under ett helt toalettbesök eller för att ta på sig alla kläder. Socialdemokraterna verkar mena att rådande rättspraxis är okej, det vill säga att assistans endast ska ges för de delar av de grundläggande behoven som kan anses vara av mycket privat karaktär.

När det gäller toalettbesök, fru talman, innebär detta i praktiken att det bara är den tid det tar att torka rumpen som räknas. För kläderna är det endast den tid det tar att ta på de kläder som ligger närmast kroppen som räknas – inte hjälp med att ta på en ytterjacka, även om det så skulle vara 20 grader kallt ute.

Fru talman! Jag menar att regeringens ovilja att agera är anmärkningsvärd, delvis eftersom det var S-MP-regeringens regleringsbrev till Försäkringskassan 2016 som tvingade fram den rådande rättspraxisen. Redan det är skäl för att regeringen borde ha dragit i nödbromsen för länge sedan. Men regeringens ovilja att agera är också anmärkningsvärd eftersom en majoritet här i riksdagen nyligen sa ja till Kristdemokraternas förslag att samtliga hjälpmoment när det gäller alla grundläggande behov ska ge rätt till personlig assistans.

Riksdagens beslut är ett uttryck för folkets vilja, och ändå säger regeringen nej. Jag har väldigt svårt att förstå varför. För mig, och för Kristdemokraterna, handlar det om mänskliga rättigheter. Det handlar om att också människor med omfattande funktionsnedsättning ska kunna leva ett liv med full delaktighet och självbestämmande i sitt eget liv. Assistansen är för många en grundförutsättning för att det ska bli verklighet.

Fru talman! Jag tolkade statsrådets svar som att hon tycker att det är i förarbetena till LSS som det finns stöd för dagens strikta rättspraxis, där de grundläggande behoven styckas upp i små delar.

Jag menar att detta är en felaktig tolkning. I förarbetena står det visserligen att personlig assistans ska vara förbehållen krävande eller i olika avseenden komplicerade situationer, i regel av mycket personlig karaktär. Det står också att det bör vara avgörande att den enskilde behöver personlig hjälp för att klara sin hygien, för att klä sig och klä av sig, för att inta måltider eller för att kommunicera med andra. Men – och detta är viktigt,

fru talman – det står ingenting om att de grundläggande behoven ska delas upp i mindre delar utifrån vad som är av personlig karaktär eller inte. Förarbetena bör därför tolkas som att det är de grundläggande behoven i sig i sin helhet som är av personlig karaktär.

Detta är också en tolkning som Bengt Westerberg har sagt att han står bakom i en intervju i Assistansskoll, och han borde ju veta eftersom han var den socialminister som ansvarade för att ta fram LSS.

Fru talman! Låt oss leka med tanken att socialministerns tolkning är rätt. Varför blev det då först 2016 ett kraftigt genomslag för beslut från Försäkringskassan där de grundläggande behoven delades upp i mindre delar utifrån vad som ansågs vara av mycket privat karaktär? Om det var förarbetenas mening att detta skulle vara den korrekta bedömningen borde väl myndigheternas beslut ha präglats av detta förhållningssätt redan när LSS infördes 1994.

Jag vore tacksam om socialministern kunde resonera lite kring detta.

Anf. 10 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag delar verkligen inte Pia Steenslands bild av att regeringen skulle vara ovillig att agera eftersom så många initiativ har tagits, så många insatser har gjorts och så mycket resurser läggs. Så sent som för ett par veckor sedan kom ännu en proposition och lagrådsremiss som kommer att berättiga förmodligen runt 2 000 ytterligare till assistans, vilket är väldigt bra.

Det är missvisande när Pia Steensland beskriver att man inte får assistans till ett helt toalettbesök utan till en liten del eller till att få på sig bara vissa kläder. När man är berättigad till assistans sker förstås ingen uppstyckning, utan då har man givetvis assistans för hela behovet oavsett om det är att klä på sig, äta mat eller något annat.

Pia Steensland frågar hur man bedömer hur omfattande behov den enskilde har. Försäkringskassan har med anledning av ett flertal domar sedan 2009 och framåt och för att öka likvärdigheten över landet kommit att stycka upp. Det är inget politiskt initiativ.

Det var inte heller ett politiskt initiativ 2016. Även om Pia Steensland återkommande beskriver ett regleringsbrev som talar om att bryta timutvecklingen har ingen lagändring gjorts och inga intentioner i lagstiftningen ändrats.

Det är alltså fel att beskriva att man skulle få assistans för bara vissa delar av de grundläggande behoven.

Dock fortsätter givetvis dialogen med myndigheten om hur vi ska se till att den som har assistansbehov verkligen får det stöd den har rätt till.

Låt mig också påminna om att regeringen har gett Försäkringskassan i uppdrag att ta fram kunskapsstöd till handläggare av assistansersättningen för att bidra till att integritetsintrånget blir så litet som möjligt, och inte minst i denna kammare har vi ju samtalat om hur det går till när man ska beskriva sina behov. Det är viktigt att man har klart för sig vad som ger rätt till assistans, att rätt personer får assistans och att man får rätt assistans, och jag vill verkligen understryka att detta ska göras på ett sätt som inte är mer integritetsinträngande än vad som är absolut nödvändigt.

Anf. 11 PIA STEENSLAND (KD):

Fru talman! Visst är det så att de personer med omfattande funktionsnedsättning som har turen att beviljas mer än 20 timmar för de grundläggande behoven får assistans för hela denna tid.

Men i och med att Försäkringskassan gör bedömningen av de grundläggande behoven och då stycker upp i mindre delar utifrån vad som är av personlig karaktär eller inte uppstår en skevhet. Genom denna strikta bedömning kommer människor inte upp i 20 timmars grundläggande behov, och då har de inte chansen att komma in i det statliga assistansersättnings-systemet. I praktiken gör den strikta bedömningen att man inte får assistans för grundläggande behov såsom toalettbesök.

Jag välkomnar verkligen de initiativ som har tagits för att stärka rätten till assistans när det gäller till exempel avsmalnat föräldraansvar, som är något vi har kämpat för under lång tid.

Låt mig dock påpeka att det tyvärr finns brister i detta förslag. Utskottet behandlar nu detta, och Kristdemokraterna ser en risk för dem som behöver assistans för att fungera i samhället och minska sitt utåtagerande beteende. Enligt beskrivningen i lagförslaget ska man ha en frekvens i sitt utåtagerande beteende. Vi menar dock att om man har en god dialog mellan assistansmottagaren och assistansen minskar detta beteende, och vi ser en risk för försämring om man får en ny bedömning utifrån denna formulering och inte längre är berättigad.

Enligt förslaget ska föräldraansvaret för tonåringar vara en timme per dygn. Det kan bli problematiskt för exempelvis de ungdomar som går på ett riksgymnasium och inte bor hemma. Har man behov av assistans dygnet runt är det en timme som saknas, och vad gör man då?

I familjer med barn som har omfattande funktionsnedsättningar är vardagen oerhört tuff. Här kan även det normala föräldraansvaret vara så övermäktigt att man inte orkar med allt runt omkring. Vi skulle därför vilja se någon form av ventil där man kan se över begränsningen av antalet timmar i schablonen för föräldraansvaret.

Socialministern säger ofta att den som har rätt till assistans ska få det. Kristdemokraterna brukar säga att den som har behov av assistans ska få det.

Det är otvetydigt så att 2016 års regleringsbrev innehöll uppdraget att bryta utvecklingen av antalet assistanstimmar. Myndigheten måste leva upp till det, och då började man tolka gamla domar från 2009, 2012 och 2015 mycket mer restriktivt än tidigare. Jag menar att myndighetens förändrade agerande är en direkt konsekvens av regleringsbrevet, och då bör regeringen agera för att rätta till den problematik som uppstått.

Anf. 12 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! När det gäller 2016 års regleringsbrev och att regeringen borde agera: Om det som stod i regleringsbrevet om att bryta timutvecklingen eftersom antalet med assistans inte förändrades men antalet timmar hos den enskilde fortsatte att öka inte längre står kvar i regleringsbrevet, vad mer ska då en regering göra? Jag vidhåller att ett regleringsbrev inte kan trumfa lagstiftning; det är lagstiftningen som gäller.

När det gäller grundläggande behov är bedömningen att man ska komma upp i 20 timmar sammantaget i veckan. Har man gjort det handlar det inte om att sedan göra en bedömning av vad som är grundläggande behov, utan personliga behov kan adderas till detta.

Förstår jag rätt att Kristdemokraterna tycker att det ska vara 20 timmar men att hela momenten ska räknas in? Hur många bedömer i så fall Pia Steensland och Kristdemokraterna att det är som har behov av assistans som i dag inte får det? Det skulle vara intressant att få veta.

Anf. 13 PIA STEENSLAND (KD):

Fru talman! Den exakta siffran har jag självklart inte. Men som jag sa förut: Om man har behov av assistans för att klara sin vardag ska man få det.

Enligt en rapport från Försäkringskassan har borttagandet av tvåårsomprövningarna lett till att vissa assistansmottagare har kvar sin ersättning trots att de med största sannolikhet inte hade haft rätt till assistansersättning om de hade ansökt i dag.

Fru talman! Om rättspraxisen har förändrats, så som den gjorde efter regleringsbrevet, måste vi rätta till lagen för att komma tillbaka till grundintentionen i LSS.

Jag vill ändå tacka socialministern för en klagörande debatt, även om det kan vara tunga besked för människor med omfattande funktionsnedsättning. I dag har väljarna inför Sveriges riksdag fått ett viktigt besked. Socialdemokraterna är inte villiga att genomföra det viktiga beslut som krävs om att samtliga grundläggande behov måste vara assistansgrundande i sin helhet.

Människors liv och familjer trasas sönder i dag när de inte får den assistans som de behöver för att klara det mest nödvändiga i sin vardag. Att regeringen då står passiv och inte genomför den ändring som nu också är riksdagens vilja är ovärdigt.

Socialdemokraternas slogan är: Ett bättre Sverige för alla. Jag tycker att det klingar falskt. Det verkar som att Socialdemokraternas definition av alla inte fullt ut omfattar människor med omfattande funktionsnedsättning. Jag beklagar det.

Att Socialdemokraterna säger nej till att göra lagändringen är ett tydligt tecken på att det krävs en ny regering med ett starkt kristdemokratiskt inflytande.

Anf. 14 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Vi har de senaste åren vidtagit stora förändringar av den personliga assistansen för att ge fler rätt till den assistans som de har behov av. Det handlar om andning och sondmatning. Det handlar om både den översyn som är gjord och den som kommer att göras med ett eventuellt statligt huvudmannaskap. Det handlar också om de omfattande reformer som kommer att öka antalet assistansberättigade med säkert 2 000 personer till en kostnad av över 4 miljarder kronor.

Det är anmärkningsvärt att Pia Steensland påstår att det skulle handla om ointresse och oengagemang, eller vilket ord hon nu använder. Jag konstaterar i varje fall att Kristdemokraterna åtminstone i opposition har ett högt tonläge. År 2009 var det nämligen Kristdemokraterna som satt på Socialdepartementet. Då fanns det inget intresse av att motverka de domar

som började att utveckla en ny rättspraxis. Vi kommer att fortsätta att se till att slå vakt om både den generella välfärden och assistansen så att den som har rätt till assistans också ska få det.

Pia Steensland beskriver att man ska ha assistans för hela de grundläggande behoven, eller att de grundläggande behoven ska grundas i hela momentet. Vi kan diskutera 20 timmar i veckan. Det görs förstås till och från. Men det är ändå så att den som har grundläggande behov till en omfattning av 20 timmar i veckan inte får assistans i minuter eller i sönderstyckande delar utan får assistans utifrån de behov som finns.

Jag är väldigt förvånad om Kristdemokraternas budskap är att alla som kommer upp i 20 timmar under en vecka – och då får man lägga ihop hela momenten som är grundläggande behov – hela den målgruppen, har assistans. Då tycker jag att Kristdemokraterna ska återkomma och göra en bedömning av hur många det skulle kunna handla och så tar vi en ny diskussion.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2021/22:428 om ministerråd för infrastruktur

Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Kjell-Arne Ottosson har ställt flera frågor till mig om ett ministerråd för infrastruktur inom Nordiska ministerrådet.

Gränsöverskridande transporter har stor betydelse för både tillväxt och tillgänglighet i våra respektive länder. Det är viktigt att den gränsöverskridande infrastrukturen mellan våra länder gör det attraktivt att bo och arbeta över landsgränserna och också gör det möjligt att på ett mer hållbart sätt resa och transportera varor mellan våra länder.

Som jag också nämnt tidigare har vi nordiska transportministrar ett gott samarbete. Vi möts i en rad olika sammanhang, bilateralt och i gemensamma projekt. Jag vill fortsätta att värna det goda informella samarbetet och ser inte behov av att inrätta ett särskilt ministerråd för transportinfrastrukturen.

Anf. 16 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Den 3 mars ställde jag en skriftlig fråga till infrastrukturministern om varför Sveriges regering inte följer Nordiska rådets rekommendation om att införa bland annat ministerråd för transport.

Frågan formulerades: Vilket är hindret som gör att Sverige inte har hörsammat Nordiska rådets beslut? I sitt svar skrev infrastrukturministern: ”Vi nordiska transportministrar har ett gott samarbete. Vi möts i en rad olika sammanhang, bilateralt och i gemensamma projekt. Jag vill fortsätta att värna det goda informella samarbetet och ser inte behov av att inrätta ett särskilt ministerråd för transportinfrastruktur”. Det är väldigt likalydande det svar som ministern kom med här och nu.

Jag har fortfarande inte fått svar på min skriftliga fråga som jag ställde den 3 mars eller den fråga som vi nu har en interpellationsdebatt om. Vilka

är hindren? Att man i dag har ett gott informellt samarbete är inte ett hinder för att göra det ännu bättre. Så har i varje fall jag tolkat det. Det här är någonting som kan göras bättre.

I Nordiska rådets protokoll från 2018 kan vi läsa vad som sägs från utskottet för tillväxt och utveckling i Norden, där man har behandlat nordisk transportpolitik.

Det är flera punkter, men jag läser en av punkterna där Nordiska rådet rekommenderar de nordiska regeringarna ”att återupprätta ett ministerråd för transportfrågor, med huvudfokus på tillväxtfrämjande och grön omställning, d.v.s. hur befordrande av personer och gods kan främjas på nordisk nivå, hur omställningen från väg till järnväg och sjöfart kan befrämjas, samt digitaliseringen av och sammankopplingen av trafikslagen och de tekniska lösningarna i och mellan länderna. Ministerrådet kunde vara ett ad-hoc-ministerråd för en begränsad period, varefter nyttan av det formaliserade samarbetat kunde utvärderas inför en eventuell fortsättning”.

Den rekommendationen stod alla partier, alla partigrupper, alla självstyrande områden och alla länder i Nordiska rådet bakom. Det var total enhällighet bakom rekommendationen. Ändå väljer Sverige att som ett av två länder, om jag uppfattar det rätt, ställa sig utanför det. Man vill inte införa det.

Om man ser på det departement som Tomas Eneroth själv leder, Infrastrukturdepartementet, står det på regeringens hemsida att det ansvarar för frågor som rör transporter och infrastruktur, digitalisering och it. Det är precis det som ett ministerråd för infrastruktur ska ha hand om.

Även om det nu inte är ministern som beslutar om vilka departement som vi ska ha utan statsministern så har vi här någonting som den socialdemokratiska regeringen tycker är bra i Sverige. Men det är tydligen inte bra på nordisk nivå eftersom man inte vill ha detsamma där.

Fru talman! Jag vill ställa frågan för tredje gången: Vilka är hindren för att Tomas Eneroth och den svenska regeringen inte vill hörsamma rekommendationen från Nordiska rådet?

Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Kjell-Arne Ottosson, för engagemanget! Det är viktigt. För mig har det varit väldigt viktigt, inte minst under tiden efter en pandemi där flera länder – inte Sverige, men andra länder i Norden – stängde sina gränser, att säkerställa att vi har en väl fungerande arbetsmarknad mellan våra länder och transporter som gör det möjligt.

Vi har ett flertal pågående projekt. Vi behöver bara nämna Helsingborg–Helsingör, Stockholm–Oslo, Göteborg–Oslo, Meråker- och Mittbanan eller för den delen Ofotenbanan för att inte tala om Haparanda–Torneå. Där har Sverige även under pandemin verkat för öppna gränser och möjlighet till rörlighet så att vi ska kunna ha fungerande gemensamma arbetsmarknader.

Vi har ett väl fungerande samarbete mellan de nordiska ministrarna där vi bilateralt löser ut frågor. Bornholmstrafiken är ett bra exempel på det. Vi pratar också tillsammans om förutsättningarna och utmaningarna. Det gäller inte minst nu senast när det handlat om konsekvenser av den ryska invasionen av Ukraina.

Det är någonting helt annat att inrätta en formell struktur, vilket det skulle innebära med ett nordiskt ministerråd som har att hantera de olika ländernas transportplaner.

Jag har arbetat hårt för att vi ska påskynda våra planprocesser, för att vi ska ha snabba beslutsvägar och för att vi ska ha en ökad samverkan med näringsliv, kommuner och regioner för att snabbare kunna rulla ut de starka önskemål som finns om mer infrastruktursatsningar.

Till skillnad från när Kjell-Arne Ottossons parti var i regeringsställning, då man krävde infrastruktursatsningar som kompensation för företagsnedläggningar, vill nu alla ha mer infrastruktursatsningar för att det är så stark tillväxt. Det är nya batterifabriker och nya industriinvesteringar. Det är snarare så att de flesta säger: Kan det gå lite fortare? Vi arbetar hårt med att ha snabbare planprocesser. Vi tillskjuter medel från Trafikverket till länsstyrelserna för att där påskynda planprocesser.

Jag tror att det är viktigt att vi ser till att ha ett högt tempo i den omställning som behöver göras, och jag ser att vi har ett väl fungerande samarbete. Jag ser inte heller i detta läge nytta av att bygga en ny struktur som på nordisk nivå formellt ska hantera gemensamma planer för transportinfrastrukturpolitiken.

Jag kan konstatera att det är en hållning som inte bara den här regeringen har haft, utan den har alla tidigare svenska regeringar haft – även de borgerliga – eftersom vi hellre värnar ett väl fungerande samarbete så som det är i dag mellan våra regeringar.

Anf. 18 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Vad gäller mobiliteten under pandemin skulle jag kunna stå här och prata hur länge som helst, för den har jag verkligen stenkoll på som boende hundra meter från den norska gränsen. Jag har sett vad de gränstängningarna betydde. Det visar på värdet av att vi har en mobilitet mellan våra nordiska länder. Dock blir det kanske två lite skilda saker. Här handlar det om ett formaliserat samarbete om just infrastruktur, och där var det andra frågor som låg högre på agendan.

När Nordiska rådet kommer med en rekommendation ska ministerrådet svara på den. Svaret från ministerrådet kom 2018, och det är väldigt lika det svar som Eneroth ger här i dag. Det som dock står med i svaret och som Eneroth inte har nämnt nu är att man helt vill fokusera på EU-politik. Det var grejen då. Alla länder i Nordiska rådet är ju inte med EU. Men ju starkare vi nordiska länder blir som en gemensam part, desto bättre förutsättningar har vi när det gäller att agera gentemot EU och övriga länder. Vi är någonstans – det beror lite grann på – mellan den tionde och den tolfte största ekonomin i världen om vi slår ihop de nordiska ländernas ekonomier.

Som jag sa i mitt tidigare inlägg var alla partigrupper och alla partier rörande eniga om detta 2018. Den 24 januari kom ett medlemsförslag till Nordiska rådet. Det är skrivet på norska, men eftersom det är ett citat förutsätter jag att man får lov att läsa upp det även om vi ska prata svenska i kammaren, vilket en del brukar ge mig lite gliringar för: ”Den socialdemokratiske gruppen viser till enstemmige vedtak fra sesjonen i Akureyri i 2018 ... om å opprette et ministerråd for transport. Gruppen registrerer at det til dags dato ikke har vært vilje hos regjeringene til å etterkomme Nordisk Råd sitt vedtak selv om dette har blitt etterlyst gjentatte ganger.”

Här är det alltså Tomas Eneroths egen partigrupp som efterlyser detta på nytt eftersom man inte har sett resultat. Det här är alltså från i år. Därför valde jag att i min interpellation ställa frågan utöver det här med hindren, som jag fortfarande inte har fått svar på: Har Tomas Eneroth, i och med att hans egen partigrupp nu har kommit med ett nytt medlemsförslag, och regeringen ändrat sig? Är ni därmed för att införa ett ministerråd för transport? Trots detta är man tydligen inte det, så jag noterar att riksdagsgruppen och regeringen inte pratar med varandra om detta.

Tomas Eneroth nämnde dessutom flera projekt som var på gång. Ett av de projekt som han inte nämnde är Fehmarn Bält och det arbete man har där genom att göra en korridor från Norge genom Sverige och Danmark och ned till Tyskland. Det är ett gigantiskt infrastrukturprojekt, och de efterlyser en gemensam plattform bland de nordiska länderna för att genomföra det här. De vill ha en gemensam plattform som de kan vända sig till och bolla emot.

Vi har flera andra sådana stora projekt som önskar detta, och det är alltså näringslivet som önskar det. En sak som är rätt intressant är att Island, Grönland och Färöarna, alltså länder som vi inte har biltrafik eller tågtrafik till från oss, verkligen vill ha igenom det här. De ser värdet av att få detta ministerråd trots att vi inte ens har den möjligheten till mobilitet till dessa länder.

Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman och Kjell-Arne Ottosson! Jag uppskattar att till exempel Fehmarn Bält tas upp. Det är sant att när Fehmarn Bält byggs i ett samarbete mellan Tyskland och Danmark innebär det att trafiken över Öresundsbron sannolikt kommer att öka dramatiskt.

I dag ska den trafiken tas emot av en E6:a som är begränsad och av Södra stambanan. Det är skälet till att vi vill bygga en ny stambana mellan Lund och Hässleholm. Det är Kristdemokraterna emot. Ni vill begränsa den möjligheten. Ni lägger 50 miljarder kronor mindre på ny infrastruktur och säger att det inte behövs pengar till detta trots att det är en grundläggande förutsättning för den trafikökning investeringen i Fehmarn Bält kan innebära.

Det hade varit intressant att höra om Kjell-Arne Ottosson har någon annan uppfattning, för det är så jag ser att nordiskt samarbete och samarbete mellan länder ska fungera. Man följer varandras trafikinvesteringar, och man ser vilka konsekvenser det får. Då spelar det ingen roll hur högtidligt man än talar om nordiskt samarbete när man i realiteten från Kristdemokraternas sida säger nej till att möta upp de investeringar som nu görs på den danska sidan för en ökad infrastrukturpolitik.

Det är lite grann det som är utgångspunkten. Här behövs action. Här behövs handling. Vi gör det med en nationell plan på närmare 900 miljarder i infrastrukturinvesteringar. Det är mer investeringar i ny infrastruktur, inte minst för att knyta ihop vårt land men också för att öka förutsättningarna för förbindelser med våra grannländer. Där har dessvärre Kristdemokraterna valt att lägga 50 miljarder mindre på ny infrastruktur.

Med all respekt för det nordiska engagemanget – helt avgörande är vad man faktiskt gör i verkligheten. Vi har ett väl fungerande nordiskt samarbete. Vi ser till att vi möter upp de investeringar som görs. På samma sätt som vi i Sverige elektrifierade Mittbanan ända upp till bron över Stora

Helvetet har jag sett positiva tecken på att man i Norge nu också är beredd att börja elektrifiera Meråkerbanan, som går vidare ända upp till Trondheim. Där var vi i Sverige före, men i Norge väntade man lite med att göra denna följdinvestering. Jag tycker att det är positivt att vi nu får signaler om att Norge vill förstärka den svensk-norska infrastrukturen. Det är så nordiskt samarbete ska fungera.

Anf. 20 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Herr ålderspresident! Jag får påminna Tomas Eneroth om att det inte är Kristdemokraterna som beslutar om huruvida vi bildar ett ministerråd för infrastruktur. Det är faktiskt regeringen som äger den frågan. Det är ministern själv, så det kan han inte belasta någon annan med.

Vad gäller pengar satsar vi mindre därför att vi ser höghastighetstågen som en rejäl gökunge som kommer att ta så mycket pengar från all annan investering. Vi noterar hur vi ligger efter på underhåll i dag på våra befintliga järnvägar och på våra vägar som behöver så otroligt mycket mer pengar.

Även om vi investerar mer i järnväg når inte järnvägen ut överallt. Det är det vägarna som gör. I stället för att nu satsa pengar på vägarna väljer man från Trafikverkets sida att sänka hastigheterna, för man har inte pengar till underhåll. Då sänker man alltså hastigheter, och det är verkligen fel väg att gå om man vill ha ökad mobilitet.

Eneroth efterlyser action. Jajamän, det är bara att säga ja till ett ministerråd för infrastruktur så får du ännu mer action i det hela! Det är återigen regeringen som måste visa action, för det är regeringen som äger frågan. Vi som enskilt parti i Nordiska rådet och i Sveriges riksdag äger inte frågan.

Slutligen måste jag ändå fråga om ministern tror på nordiskt samarbete. Vi har sagt att Norden ska bli världens mest hållbara och integrerade region fram till 2030. Om vi ska bli det måste vi visa action här och nu. För precis som Eneroth var inne på har pandemin verkligen visat att vi nu är oerhört långt därifrån. Vi har en lång väg att gå. Just för att förbättra mobiliteten med all infrastruktur – märk väl, det är inte bara transporter på vägar och järnvägar; det är *all* infrastruktur – måste vi ge den ett lyft. Det gör vi genom att formalisera samarbetet.

Tror ministern på ett bra nordiskt samarbete?

Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Svaret på den frågan är otvetydigt ja – självklart.

Vi har ett bra fungerande samarbete mellan de nordiska länderna. Vi har också redan särskilda ministrar som har det ansvaret. Vi har nordiska samarbetsministrar som knyter ihop det nordiska samarbetet. Det fungerar väl.

Jag förstår att frågan blir jobbig för Kjell-Arne Ottosson. I verkligheten vill ju Kristdemokraterna försämrade möjligheterna till fungerande transporter mellan våra nordiska länder i och med att de säger nej till Lund–Hässleholm och nya stambanor nere i Skåne som möter upp investeringarna som görs i Fehmarn Bält eftersom Öresundsbron annars riskerar att bli överlastad, på samma sätt som vi möter upp med Göteborg–Borås eller utredning av hela Stockholm–Oslo-banan.

När vi nu går från ord till handling och investerar närmare 900 miljarder i infrastruktur blir det ett bekymmer när Kristdemokraterna säger att de vill lägga 50 miljarder mindre på infrastruktur. Detta är pengar som satsas för att faktiskt möta upp de transportbehov som finns i hela Norden.

Vår utgångspunkt är, precis som för tidigare regeringar – även regeringar där Kristdemokraterna ingått – att vi har ett väl fungerande nordiskt samarbete. Vi ser inte nu behovet av att inrätta ett särskilt nordiskt transportministerråd. Snarare handlar det om att vi fortsätter att utbyta information och har snabba beslutsprocesser. Vi behöver nämligen bygga mer för att klara klimatkraven.

Mer spårbunden trafik, ökad elektrifiering, ökade investeringar – det är så vi möter framtiden. Det gör vi genom att stärka hela Norden som region och hela Norden som arbetsmarknad.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2021/22:440 om bättre järnvägsunderhåll

Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Jens Holm har ställt flera frågor till mig angående satsningar på järnvägsunderhållet.

Regeringen har alldeles nyligen tagit emot Trafikverkets rapport från det uppdrag de haft avseende att redovisa åtgärder för att genomföra visst järnvägsunderhåll i egen regi. Rapporten kommer nu att analyseras.

Regeringen har systematiskt satsat på underhåll av såväl järnvägar som vägar, både i nu gällande infrastrukturplan, i infrastrukturpropositionen som presenterades i april förra året och i ett flertal budgetar. Jag kan konstatera att Trafikverket aldrig tidigare har haft så mycket pengar till underhåll. Det skapar förutsättningar för att bland annat förbättra robustheten, höja standarden och förbättra tillgängligheten.

Anf. 23 JENS HOLM (V):

Herr ålderspresident! Jag vill tacka infrastrukturministern för det korta svaret på min interpellation.

Svensk järnväg befinner sig i ett akut läge. Alla som har varit ute och rest nu under våren, särskilt på Västra stambanan och Södra stambanan, har fått leva med kraftiga tågförseningar. Detta har varit resultatet av ett antal akuta spårfel som uppstått, i synnerhet sprickor i rälsen, och lett till stora förseningar.

Tyvärr kommer vi att få vänja oss vid många fortsatta förseningar och akututryckningar. Svensk järnväg är nämligen väldigt illa underhållen. De pengar som Tomas Eneroth nu är så stolt över att regeringen har anslagit, 165 miljarder kronor för den kommande planperioden på tolv år, är helt otillräckliga. De kommer bara att bygga på underhållsskulden. Vi kommer att lämna efter oss en sämre järnväg än tidigare efter planperioden fram till 2033.

Det är därför vi i Vänsterpartiet har anslagit ytterligare 60 miljarder kronor till upprustning av järnvägen. Varför gör vi det? Jo, ytterst handlar

det om trafiksäkerhet, om att tågen ska kunna komma fram i tid och självklart om att vi ska kunna flytta över fler transporter från väg till järnväg och nå våra klimatmål.

Frågan om järnvägsunderhållet handlar dock inte bara om mer eller mindre pengar utan också om hur vi organiserar underhållet.

Sedan början av 2000-talet är underhållet av svensk järnväg helt och hållet avreglerat och utlagt på ett antal olika externa företag. Trafikverket utför inget underhåll i egen regi så som man gjorde tidigare med Banverket Produktion, då man hade det övergripande ansvaret och gjorde underhållet själv. På den tiden hade Banverket också väldigt god kontroll över och insikt i anläggningen, alltså statusen på våra 14 000 kilometer räls, våra 11 000 spårväxlar, våra 4 500 broar, våra tunnlar, våra it-system och allt annat som ingår i den stora anläggning som järnvägen är.

Vi i Vänsterpartiet har länge kritiserat den här avregleringen och privatiseringen. Den har lett till ett uppsplittrat ansvar. Ingen har det gemensamma ansvaret och kollen på anläggningen när detta ligger utlagt på olika utförare.

Det här har också konstaterats i ett flertal utredningar. Jag tror att det också är Tomas Eneroths partis, Socialdemokraternas, åsikt att det har varit dåligt med avregleringen. Det var ju därför, herr ålderspresident, som Socialdemokraterna i valrörelsen 2014 gick till val på att "förstatliga" järnvägsunderhållet, alltså att vi skulle ta tillbaka det i egen regi. Sedan dess har Socialdemokraterna tillsatt fem utredningar om järnvägsunderhållet men inte tagit ett enda steg framåt för att vi ska ha mer järnvägsunderhåll i egen regi.

Av den anledningen, herr ålderspresident, skulle jag vilja fråga Tomas Eneroth: Anser Tomas Eneroth att dagens ordning, eller snarare dagens oordning, på järnvägsunderhållet är bra? Om inte, vilka ändringar vill infrastrukturministern göra? Anser infrastrukturministern att Trafikverkets korta rapport är tillräcklig? Om inte, vad vill han då göra?

Och vad hände egentligen med Socialdemokraternas vallöfte om att förstatliga järnvägsunderhållet? Inget steg i den riktningen har hittills tagits.

Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Tack, Jens Holm, för engagemanget! Jag uppskattar det. Jag tror att vi är väldigt eniga om att det behövs ordentliga satsningar på det svenska järnvägssystemet. Det var också bland det första jag fick presentera som relativt ny minister redan i nationell plan 2018, där vi ökade satsningarna på det svenska järnvägsunderhållet med 47 procent – en dramatisk ökning.

I det förslag som ska komma i nationell plan och där redan riksdagen och därmed också Jens Holm – i alla fall riksdagen – har ställt sig bakom satsningarna på vidmakthållande handlar det om de största satsningarna någonsin på järnvägsunderhåll.

Jag tror dock att alla som följt debatten känner till att jag har varit kritisk till hur kostnaderna samtidigt har ökat ordentligt när det gäller genomförandet av järnvägsunderhållet. Den rapport jag nu håller i min hand och som handlar om åtgärder för visst järnvägsunderhåll i egen regi är resultatet av ett flerårigt utvecklings- och utredningsarbete som har tillkommit på mitt initiativ för att undersöka förutsättningarna, efter en långtgående av-

reglering där Trafikverket avhände sig alla möjligheter att bedriva egen underhållsverksamhet, att bedriva detta i egen regi.

Det är i huvudsak statliga aktörer som bedriver järnvägsunderhåll. Det kanske inte är svenska statens bolag – jo, Infranord – men det är andra staters bolag som agerar. Finns det ett värde i att staten själv och Trafikverket själv har egen kapacitet? Jag tror att det är viktigt, både för att hitta benchmarking när man upphandlar järnvägsunderhållet och för att öka kunskapen och kännedomen om järnvägssystemets status. Det är utgångspunkten för de uppdrag som vi gett, och det är också utgångspunkten för den rapport som Trafikverket har lagt fram.

Det vi ska komma ihåg, eftersom Jens Holm frågar om vad det är som har skett, är att den senaste utredningen som lade sitt betänkande också fick ganska omfattande synpunkter under remissopinionen. Även om jag är övertygad om att Jens Holm och jag själva kan ha en ungefär likartad uppfattning i en del av de här frågorna hör det till regeringens ansvar att lyssna in remissopinionen och de synpunkter som kommit från ett flertal aktörer när det gäller om det är görligt att gå enligt utredningens förslag.

Det var bakgrunden till att vi också fick ge Trafikverket ett fördjupat uppdrag. Nu kom den rapporten den 20 april. Trafikverket ser att det skulle kunna vara möjligt att lägga över ett antal av kontrakten till att vara i Trafikverkets egen regi. Jag ser det som ett viktigt steg på vägen för att återta den demokratiska kontrollen och säkerställa ökad möjlighet att i egen regi bedriva järnvägsunderhåll. Jag tror att det kan vara till nytta både för Trafikverket och för skattebetalarna.

Anf. 25 JENS HOLM (V):

Herr ålderspresident! Jag skulle vilja börja med att fråga infrastrukturministern om han anser att den ekonomiska ram på 165 miljarder kronor plus knappt 30 miljarder kronor i banavgifter är tillräcklig för att rusta upp järnvägen så att den har en avsevärt mycket bättre standard efter upprustningen. Jag anser inte det. 165 miljarder kronor är långt ifrån tillräckligt, och alla andra bedömare tycker samma sak. Man kan läsa i Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan att det är många järnvägar som kommer att förfalla och alltså vara i ett sämre skick efter planperioden 2033 än nu i början, 2022. Varför? Jo, därför att pengarna inte räcker.

Pengarna är alltså en sak. Är det tillräckligt med pengar eller inte? Vi i Vänsterpartiet ansåg inte att det var tillräckligt, och därför budgeterade vi 60 miljarder extra.

Men organisationen för underhållet av anläggningen är minst lika viktig. Det är precis som ministern säger att det här inte bara handlar om att Trafikverket i dag inte har koll på sin egen anläggning och inte kan agera som den anläggningsägare och förvaltare som Trafikverket är av järnvägen, spårväxlarna, it-system, broar, tunnlar och allt annat som hör därtill. Det är också väldigt kostnadsdrivande att göra upphandlingar. Det kommer få anbud, och vissa anbud är ärligt talat rena skämten – det är väldigt låga bud, och till och med nollbud har förekommit. Det blir väldigt dyrt i slutändan, för jämfört med anbudspriset ökar priset på arbetet med över 70 procent, som Riksrevisionen mycket riktigt har konstaterat.

Jag tycker att det är bra att Tomas Eneroth verkar vara överens med mig – det sa han ju också – om att vi behöver mer av järnvägsunderhåll i egen regi. Men frågan är: Blir det järnvägsunderhåll i egen regi? Sedan

2014, då Socialdemokraterna gick ut med vallöftet att underhållet skulle förstatligas och alltså tas tillbaka till egen regi, har Socialdemokraterna presenterat fem utredningar: två SOU:er och tre utredningsuppdrag till Trafikverket. Men vi har inte tagit ett enda steg närmare ett järnvägsunderhåll i egen regi.

Det utredningsuppdrag som kom senast, i förra veckan, från Trafikverket handlar om att Trafikverket ska få det administrativa ansvaret för 3 baskontrakt av totalt 34 underhållskontrakt i Sverige. 3 av 34 – anser Tomas Eneroth att det är ett tillräckligt steg för att vi ska ha ett järnvägsunderhåll i egen regi? Inte ens i det här förslaget från Trafikverket är de inne på att de ska utföra underhållet i egen regi, utan man pratar om att man ska ha det administrativa ansvaret och snarare ett kontrollansvar.

Vad handlar det här egentligen om, Tomas Eneroth? Ska vi få ett järnvägsunderhåll i egen regi? Hur länge till tänker Tomas Eneroth och Socialdemokraterna utreda i stället för att agera och ta kontrollen över järnvägsunderhållet?

Anf. 26 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Att agera är bland annat att utreda. Det är så man förändrar förutsättningarna från att ha haft en utveckling under lång tid med alliansregeringen när man helt och hållet avreglerade så att all verksamhet sköttes av andra bolag i ren upphandling till att nu påbörja den ganska långsamma process – jag kan förstå frustrationen hos Jens Holm – som det innebär att skaffa underlag och utreda förutsättningarna för att återreglera. Det är ju det som det handlar om: om Trafikverket i ökad utsträckning ska ha verksamhet i egen regi.

Utredningarna visar – det är en utredning med tilläggsdirektiv som lade betänkandet – att det var många synpunkter under remissopinionen som var kritiska och hade invändningar och en del som applåderade förslagen. Jag tror att det är viktigt att om sådant här ska göras ska det göras med en bred acceptans. Jag tror också att både Jens Holm och andra som följer debatten är väl medvetna om att det i denna kammare inte i dagsläget finns en bred acceptans för att omedelbart förstatliga järnvägsunderhållet i Sverige.

Jag tror att en viktig väg att gå är att visa att det är möjligt och att det är bra och innebär en ökad kunskap om järnvägssystemet. Det innebär också att Trafikverket tillförs kunskap som är helt nödvändig för att få en tillräcklig kontroll över järnvägens status. Den ram som finns är tillräcklig. Det är den största ramen någonsin för järnvägsunderhåll. Det som är besvärande är kostnadsutvecklingen. Så pass mycket smålänning är jag att jag är väldigt angelägen om att sätta stopp för en utveckling där vi har en 70-procentig ökning av kostnaderna för såväl väg- som järnvägsunderhåll. Det är inte acceptabelt.

Det kan hänga samman med upphandlingar, med bristande konkurrens, med beställningstider, med ledtider eller materialfrågor – låt oss nu vända på varenda sten för att säkerställa att vi kan bryta den kostnadsutveckling vi har sett just när det gäller järnvägs- och vägunderhåll.

Det kan mycket väl vara så att en slutsats är att det ännu bättre understöder en utveckling där Trafikverket skaffar än mer verksamhet i egen regi. Jag tycker att det är bra att vi nu äntligen har ett underlag. Det fanns ingenting före 2014, men nu finns det ett gediget utredningsmaterial och

remissinstanser och beredningsunderlag som gör att en regering, inte minst nu när vi har analyserat Trafikverkets egna förslag, har möjlighet att agera.

Sedan är det naturligtvis så – jag vill passa på att säga det till dem som följer debatten – att Vänsterpartiet naturligtvis alltid kan lägga 60 miljarder mer eller 200 miljarder mer eller hur många miljarder mer som helst, för Vänsterpartiet kommer alltid att ha väldigt mycket mer pengar.

Vi väljer att lägga en budget där vi tar ett samlat ansvar och gör de prioriteringar som behövs till infrastruktur, till försvaret, till polisen, till sjukvården, till pensionerna och till andra viktiga åtgärder. Vi lägger totalt närmare 900 miljarder kronor på infrastruktur nu. Det har aldrig någonsin i svensk historia vad jag vet, om vi inte går tillbaka till Gripenstedts dagar, lagts så mycket pengar på infrastruktur.

Låt oss också se till att dessa resurser används så effektivt som möjligt! Med 165 miljarder för vidmakthållande till järnväg är jag övertygad om att vi kan få väldigt mycket bättre insatser som innebär en statushöjning av standarden på svensk järnväg. Det är det som vi arbetar med från regeringens sida.

Anf. 27 JENS HOLM (V):

Herr ålderspresident! 165 miljarder kronor räcker inte till järnvägsunderhåll till 2033, och det finns inte en infrastrukturminister som inte har stoltserat och sagt: Det här är den största infrastrukturbudgeten någonsin. Varför? Jo, därför att ekonomin växer.

Vad det handlar om, Tomas Eneroth, är att vi måste omprioritera. Man skulle kunna införa en bankskatt. Man kan höja skatter för höginkomsttagare och stora företag. Då får man in mer pengar som man kan investera i hållbar infrastruktur. Det är precis Vänsterpartiets politik.

I dag, herr ålderspresident, är det Sverige som mäter ut sig om man tittar på järnvägsunderhållets organisering. Sverige har i dag Europas mest avreglerade järnvägsunderhåll. Det finns inget land som har avreglerat så mycket att en myndighet inte gör något underhåll alls själv. Trafikverket drar inte i en enda mutter själv på järnvägen numera.

Nyligen var det val i Norge, och de fick en socialdemokratisk regering. Där har man stoppat upphandlingen av järnvägsunderhållet. Man börjar sakta återta det till egen regi.

Storbritannien var det första europeiska landet som privatiserade järnvägen och även järnvägsunderhållet. Det gick helt och hållet åt skogen, och nu har man tagit tillbaka järnvägsunderhållet i egen regi och lägger ut det som passar på entreprenad, men den största delen gör man i egen regi.

Tyskland, Schweiz och andra jämförbara länder har alltid haft järnvägsunderhållet helt och hållet i egen regi. Varför? Jo, därför att det är ett väldigt komplicerat system. Någon måste ha det övergripande ansvaret, och det får vara staten. Och där staten inte har kompetens kan man som sagt lägga ut det på någon annan.

Tomas Eneroth! Är det nu färdigutrett om järnvägens underhåll? Tänker regeringen agera och ta steg mot ett järnvägsunderhåll som fungerar bättre, som är mer kostnadseffektivt och som är i egen regi? Anser du att Trafikverkets förslag om bara 3 av 34 baskontrakt i egen regi räcker? Det tycker inte jag.

Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Jag tror att den argumentation som både Jens Holm och jag för kommer att visa sig vara rätt riktning, det vill säga mot ett ökat statligt ansvarstagande. Det ska vara en ökad demokratisk kontroll av viktiga verksamheter.

Det vi har att göra är att vända utvecklingen från att allt skulle avregleras och privatiseras under 90-talet och 2000-talet till att inse att det finns grundläggande strukturer i samhället som vi måste ta ett ökat gemensamt ansvar för. Om det är någonting pandemin har lärt oss är det att det verkligen finns ett behov av en starkare stat och ett starkare samhälle. Det visade sig när tidigare regeringar hade avreglerat läkemedelsförsörjning och grundläggande behov.

Nu är vi också i en situation där totalförsvaret behöver tillförsäkras mer resurser. Vi behöver stärka samhället. Jag tror att alla inser att det inte var klokt att en gång i tiden nedrusta eller till och med avskaffa den allmänna värnplikten. Ja, jag tror att det krävs en starkare stat och ett starkare samhälle.

Det här är säkert inte den sista utredningen. Men vi kommer att agera för att få ett ökat statligt ansvarstagande för järnvägsunderhållet. Trafikverket har i detta skede gett oss ett bra underlag som ger oss möjlighet att gå vidare.

Jag hoppas och tror att vi framöver kommer att få en än större andel som kanske kan bedrivas mer i samhällets regi. Jag tror att det är nödvändigt för att kunna upprätthålla god kunskap om järnvägssystemets status och samtidigt vara en pådrivare när det gäller att hålla en stram kostnadsutveckling och säkerställa att vi använder de resurser som riksdagen har beslutat om på allra bästa sätt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2021/22:448 om stopp i trafiken på viktiga Europavägar

Anf. 29 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Thomas Morell har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa en bättre vinterväghållning kommande vintrar.

Det är av stor betydelse att vinterväghållningen av vägarna håller en hög kvalitet. Det har betydelse för såväl framkomlighet som trafiksäkerhet.

Trafikverket, som har regeringens uppdrag att ansvara för vinterväghållningen, har därför framtaga krav för vad som ska gälla för vinterväghållningen på de statliga vägarna. Kraven ser olika ut beroende på vägtyp och trafikering. Kraven gäller dock lika i alla delar av landet. Riksdagen och regeringen har beslutat om ekonomiska ramar som säkerställer att Trafikverket kan genomföra uppdraget. Under 2022 har närmare 13 miljarder kronor avsatts till drift och underhåll av de statliga vägarna.

Trafikverket upphandlar genomförandet av vinterväghållningen och har utvecklat nya, moderna metoder och arbetssätt för uppföljning. Trafikverket anlitar även en tredje part som följer entreprenörernas utförda arbete

och kontrollerar att insatser både startar och blir slutförda i rätt tid och med rätt kvalitet. Det är viktigt att säkerställa att entreprenörerna uppfyller sina åtaganden.

Jag kan därmed konstatera att Trafikverket har de ekonomiska resurser som krävs, framtagna krav för vinterväghållningens standard samt rutiner och metoder för att följa upp entreprenörernas arbete.

Anf. 30 THOMAS MORELL (SD):

Herr ålderspresident! Tack för svaret, statsrådet!

Det är inte första gången, vare sig i år eller förra året, vi diskuterar vinterväghållningen. Det finns all anledning att diskutera den. För bara ett par veckor sedan var det stopp igen, på E4:an, E18, E20 och riksväg 50. Där stod bilar med gods ombord som inte kom fram till sina mottagare. Det blir också ett annat bekymmer; även räddningstjänsten får svårt att ta sig fram när det ser ut på det viset.

Man måste ställa sig frågan: Lever regeringen i en parallell verklighet? Varför har de så svårt att se hur det verkligen förhåller sig ute på vägarna? Jag får ofta rapporter från åkerier och chaufförer om hur det ser ut. Senast fick jag en film på riksväg 50 från Dalaporten till Hällabacken. Jag räknade inte hur många lastbilar det var som stod där, men det var åtskilliga. Så är det så fort det kommer lite snö.

Jag vet att statsrådet inte tycker om när jag talar om att jag har 45 års erfarenhet av alla slags fordon på vägarna. Men det har aldrig varit så dåligt som det har varit de senaste åren. Minsta lilla snö som kommer leder till att vägen blir glashal. Man lägger på saltlaken som tinar upp vägbanan. Sedan återfryser det, och vägen blir halare än någonsin.

Man litar också blint på de där meteorologerna som står i diket – kameran och den nedfrästa termometern. Och man åker inte ut förrän den meteorologen har vaknat till liv. Då har det varit halt i ett par timmar. Det är det som statsrådet hänvisar till när han säger att man ”har utvecklat nya, moderna metoder”.

Det är alldeles uppenbart att de nya, moderna metoderna inte fungerar. Det behöver finnas en gammal vägmästare som åker ut och inspekterar vägarna för att se hur det ser ut och sätter in åtgärder där det behövs. Man behöver öka saltgivan. De som ligger och kör och gör underhållet på vintervägarna vet var det fryser på och i vilken svacka det är problem med återfrysning. På vissa partier, till exempel i kurvor, är det mycket lömskare än på andra partier på vägen, eftersom man har de olika klimatzonerna i landskapet.

Jag har en kompis som har jobbat med vintervägunderhåll i över 30 års tid. Han slutar nu. Det går inte. Han skäms inför sina kollegor; alla vet ju att det är Tomas som ska vara ute och underhålla vägen. Men han får inte åka ut. Om han skulle åka ut innan jourhavande behagar ringa blir det nämligen vite. Han vet om att det är halkigt. Han vet om att det är besvärligt. Men han får inte åka ut, eftersom någon stackare som sitter och tittar på en datorskärm inte har larmat om att det är halkigt.

Man har tagit bort kunskapen hos de entreprenörer som utför arbetet, och litar blint på de nya, moderna och effektiva metoderna och tar inte ens vara på den kunskap som har byggts upp under 30 år av halkbekämpande på vägarna. Vad blir resultatet? Det blir stopp. Det står still på stora Euro-

pavägar. Trafiken kommer inte fram. Räddningstjänsten kommer inte fram.

Nu måste regeringen vakna till.

Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! För dem som följer debatten vill jag till att börja med säga att det inte finns några kostnadsrestriktioner när det gäller vinterväghållning. Trafikverket får använda de resurser som krävs eftersom det kan snöa väldigt mycket en vinter och väldigt lite en annan. Använd resurserna! Förra året var det som sagt närmare 13 miljarder kronor. Det är mycket resurser.

Trafikverket bedriver inte vinterväghållningen i egen regi, utan man upphandlar den. Eftersom det är viktigt att veta att skattebetalarnas pengar används rätt har man också försett dem som har fått uppdraget med en gps så att det går att följa var och när de kör.

Herr ålderspresident! Det är precis som Thomas Morell säger; det är inte längre bara en vägmästare som åker ut, där man har möjlighet att åka ut, och känner lite hur vädret är. Nu har vi sensorer och avläsare som på ett ordentligt sätt kan säkerställa att man får in rapportering om statusen på vägbanan.

Thomas Morell nämner den 8 april. Det är klart att det blev bekymmer i trafiken då. I Gästrikland föll det inom en kort period tre decimeter snö. Det var stora mängder blöt snö, och det var kraftig vind. Det föll träd över vägen. De flesta förstår att det uppstår problem när det faller träd över vägarna. Då duger det inte att ta fram en vägmästare, utan då måste andra insatser göras för att säkerställa en väl fungerande vinterväghållning.

Oavsett om vi använder manuell eller digital teknik kommer det även framöver tillfällen då vädret är otroligt dåligt. Jag är glad över att vi har åkare som i det läget är väldigt måna om sin personal och talar om för sina leverantörer att det kommer att bli bekymmer och att det inte är säkert att man kommer fram i tid eller ens kommer fram alls för att problemen på vägarna är så pass stora.

En sak vet jag dock. Enligt de rapporter som jag har fått blev det i alla fall inga personskador eller dödsfall i trafiken den 8 april. På den tiden då det enbart fanns manuella mätmetoder hade vi 1 300 döda i trafiken. Numera är det under 200. Det är alltså färre än någonsin som dödas eller skadas i trafiken. Vi har en säkrare trafiksituation, bland annat tack vare att bilarna men också trafiken som sådan är bättre tekniskt utrustade. Vi använder ny teknik för att säkerställa både förarstödssystem och teknik som talar om hurdan vägstatusen är. Det finns fordon som till och med kommunicerar med varandra för att tala om att det längre fram kan vara halka.

Herr ålderspresident! Detta har jag och Thomas Morell debatterat flera gånger. Jag är teknikoptimist. Jag tror att vi kommer att få se en fortsatt minskning av antalet skadade och döda i trafiken och att en viktig del i det är den tekniska utvecklingen där fordon talar med varandra och där förarstödssystem underlättar. Om det är riktigt dålig vägstatus eller kraftig halka till följd av svartis någonstans kanske förarstödssystemet till och med kan tala om att man bör ta en annan väg i stället. Jag tror att vi kommer att se framsteg även fortsättningsvis.

Prot. 2021/22:102

26 april

Svar på
interpellationer

Man ska naturligtvis också nyttja den erfarenhet som finns hos personer som har jobbat 30–40 år inom svensk väghållning. Man måste dra nytta av den kunskapen och passa på innan en del av dem pensioneras att se om deras kunskap kan tas till vara och digitaliseras så att den finns institutionaliserad inte bara hos en person, som råkar bo på ett visst ställe där man bevakar en del av vägnätet, utan att kunskapen kan användas i hela Sverige. Jag tror att det här är viktigt.

Vi befinner oss i en utveckling där vi tidigare kan förutse och förutspå dåligt väder. Trafikverket, och kanske till och med fordonen, kan gå ut med bättre information och tala vilket slags väg man kommer att se. Vi har också bättre möjligheter att snabbt gå ut med rätt insatser där de behövs för att säkerställa en bra trafiksäkerhet.

Anf. 32 THOMAS MORELL (SD):

Herr ålderspresident! Tack för svaret, statsrådet! Jag är inte fientlig till ny teknik. Jag är inne på min andra bil som kommunicerar med andra bilar. Den ligger hela tiden ett steg efter mig som förare. Innan bilen talar om för mig hur väglaget är har jag noterat hur det verkligen förhåller sig. Förarstödsystem är jättebra, men de är lite sena. De är precis som de elektroniska meteorologer som står i diket. De vaknar ju inte förrän de har fått dricka frukostkaffe. Det tar alltså för lång tid.

De killar och tjejer som kör vägunderhåll har en erfarenhet på 20, 30 eller 40 år. På morgonen när de vaknar vet de precis vad de skulle behöva göra, men de får sitta hemma och vänta för att jourhavande inte har släppt ut dem. Om de åker ut tidigare får de ett vite. Under tiden kör bilar av vägen på grund av halkan eller så blir det stopp.

Det som hände vid Dalaporten den 8 april finns dokumenterat på film. Jag har den filmen och delger gärna statsrådet den. Vi kan titta hur det verkligen såg ut och hur bedrävligt det var.

Min kompis skrev en liten dokumentation av detta. Det är lite komiskt. Han är bärgare och hade ringt till Trafikverket och förklarat läget. Han skrev så här: Det hände ingenting när jag ringde och bad om hjälp. Ungefär sex samtal senare var klockan tio på förmiddagen, och då blev jag avfärdad som ett uppviglande troll som bara ringer och stör dem. De hade inga rapporter om att det var problem på riksväg 50 Silverhöjden. Trafiken flyter, sa de.

Videofilmen visar precis motsatt förhållande. Här skiljer sig Trafikverkets verklighetsuppfattning från det som sker på vägen. Är det sådan information som statsrådet får från Trafikverket blir jag inte förvånad över det svar jag får i debatten. Det är alldeles uppenbart att det handlar om två skilda världar: en för den som sitter och tittar på en dataskärm och en för dem som har att nyttja vår infrastruktur.

Transporterna är livsviktiga för mat, kläder, sjukvård och den industriella produktionen. Inte minst måste räddningstjänst och ambulans kunna ta sig fram. Det går inte när det är stopp och blockerat på vägen. Då finns det egentligen bara ett sätt för räddningstjänst och ambulans att ta sig fram, och det är med helikopter. Och sådana har vi inte så rasande många av i det här landet.

Låt oss titta på de felrapporter som kommit in till trafikredaktionen. Det handlade om E20 och backen utanför Finnerödja, ett klassiskt ställe. Man åkte inte ut och gjorde förberedande insatser. Det var stopp på E18

vid Immetorp, i backen mot Örebro. Det var även stopp på E18 mellan Kristinehamn och Karlskoga, i riktning mot Karlskoga. Vidare var det stopp på riksväg 50 utanför Lindesberg, i Hällabacken i Storå, liksom riksväg 50 vid Silverhöjden.

Detta är bara några exempel på vad som hände den där dagen. Att det skulle komma snö var ingen överraskning. Det hade man berättat på tv två dagar innan. Man borde därför ha kunnat förbereda sig för att vidta åtgärder innan det blev stopp i trafiken med tanke på de samhällskostnader som uppstår i samband med sådana stopp.

Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Jag uppskattar Thomas Morell engagemang. Jag hoppas att han med sin erfarenhet ställer sig till Trafikverkets förfogande för att delge sin kunskap om hur man kan göra halkbekämpningen ännu bättre.

Det finns tydliga kriterier för när man ska sätta igång med vintervägbekämpning. Man har delat in det i standardklasser. För den som är nyfiken och följer debatten kan jag berätta hur det ser ut.

- Standardklass 1: 2 200 kilometer, ungefär 14 procent av trafiken. När det fallit en centimeter snö har plogbilen två timmar på sig att ploga sträckan. Efter att det har slutat snöa ska vägen vara snö- och isfri inom två timmar. Halkbekämpningen sker normalt med salt.
- Standardklass 2: 6 500 kilometer, ungefär 27 procent av trafiken. När det har kommit en centimeter snö har plogbilen normalt tre timmar på sig att ploga sträckan. Efter att det har slutat snöa ska vägen vara snö- och isfri inom tre timmar. Halkbekämpningen sker normalt med salt.

Så här ser systemet ut. Det är strukturerat, och numera finns dessutom mät-punkter för att man ska veta statusen på vägarna. Detta kan alltid kompletteras – och *ska* ibland säkert också kompletteras – med personlig erfarenhet och kunskap och med ett samarbete mellan Trafikverket och de olika åkarna. Jag tror att det är så det behöver fungera.

Jag tror att det är farligt att så tydligt fränsäga sig användandet av ny teknik. Vi vet ju att vi med ny teknik nu har en väsentligt bättre och mer trafiksäker situation än vad vi någonsin haft. Det är färre döda och skadade i trafiken.

I den situation som vi nu talar om med tre decimeter blöt snö och hård vind föll träd över vägen. Man stängde skolor. De flesta inser nog att det var en extraordinär situation. Trots det klarade vi i Sverige oss från personskador, som jag förstår det av rapporterna. Det är en positiv utveckling att Sverige ändå klarar detta.

Vi ser ofta på tv om stora trafikolyckor eller oväder som drar förbi ute i världen. Vi ser vilket kaos det skapar. I Sverige har vi byggt en infrastruktur som i större utsträckning klarar av detta och ser till att allt färre skadas och dör i trafiken, och det måste vara det viktigaste.

Oavsett om det gäller när vi som privatpersoner ska ut och köra eller en åkare som ska skicka ut ett antal personer som i sitt jobb har att hålla Sverige rullande måste man alltid behålla omdömet och ansvaret att kunna säga att man i ett visst läge inte ska köra.

Jag är naturligtvis oroad för allt tuffare villkor för dem som kör inom yrkestrafiken, vilket är en diskussion som vi har haft tidigare här i kam-maren. Man stressas att komma fram med godset så snabbt som möjligt på grund av just-in-time. Det gör att många yrkeschaufförer får en allt tuffare vardag. Det är skälet till att vi nu i många år har jobbat för att stärka yrkes- trafikken genom att få ett mobilitetspaket på plats med tuffare regler och sanktionsavgifter för dem som bryter mot kör- och vilotidsregler. Reger- ingen har infört krav på vinterdäck även för alla utländska lastbilar som finns i Sverige. Vi har extragranskat EU-trailrarna där det finns en fäll- knivseffekt och risk för allvarliga olyckor.

Det är på detta sätt vi systematiskt jobbar med att öka trafiksäkerheten. Då räcker inte anekdotisk bevisföring med egen erfarenhet från ett eller annat tillfälle, nu eller förr. Detta måste kombineras med den samlade erfarenheten. Låt oss hitta en väg där man både kan använda erfarenheten från alla dem som arbetar med vägstandarden och se till att man med ny teknik införlivar den kunskapen. Jag hoppas att Thomas Morell ställer sina kunskaper till förfogande för Trafikverket och pratar med dem om hur man kan göra väghållningen ännu bättre.

Anf. 34 THOMAS MORELL (SD):

Herr ålderspresident! Tack för svaret, statsrådet! Jag ställer mig till för- fogande vilken dag som helst, inga bekymmer. Och jag kan ta med mig statsrådet, så kan vi föra en riktig diskussion kring detta.

Det ena utesluter inte det andra. Man kan visst nyttja ny teknik. Men den erfarenhet som en erfaren väghållare har samlat på sig under många år är svår att slå. Man vet vad som kommer att ske på vägbanan under vissa väderförhållanden, och det kan tekniken inte förutse. Detta är skillnaden mellan teknik och erfarenhet som man samlar på sig under ett yrkesliv.

Jag hade i går besök av en åkeriägare. Han redovisade vad som hände mellan Sundsvall och Luleå under just denna period, den 7–8 april. De hade då extrakostnader för bärgning på 12 357 kronor, för extratid för per- sonal på 14 000 och för bränsle på 6 000 kronor, på grund av väghållning som var under all kritik. Det blev alltså totalt 32 357 kronor totalt för bi- larna den dagen. Det tar en vecka för åkeriet att köra in de pengarna igen. Detta är en seriös åkare som tar säkerhet på fullaste allvar. Men när gre- jerna blir stående längs vägen är man ju chanslös.

Denna åkeriägare kör dessutom mat. En förutsättning för att de allra flesta medborgare ska klara sin dag är att det finns mat i butikerna.

Detta är bara ett exempel. Jag kan ta åtskilliga fler, där man har räknat ut vad det kostar när väghållningen inte fungerar.

Det är många som tittar på denna debatt, som vet hur förhållandena är ute på vägen. Nu måste regeringen ta tag i detta, för det här duger inte.

Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ålderspresident! Tack, Thomas Morell, för en bra diskussion! Det är sant att det kanske är många som tittar på denna debatt. Låt mig vara tydlig med en sak: Ska vi få ordning och reda i yrkestrafiken måste vi pre- miera seriösa åkerier och god arbetsmiljö för yrkeschaufförerna och säker- ställa att det är utvilade och välutbildade chaufförer som kör vårt gods eller våra livsmedel längs våra vägar.

Detta är skälet till att vi, från att ha haft en fullständigt avreglerad transportmarknad före 2014, har infört klampning, sanktionsavgifter, beställansvar och vinterdäckskrav och säkerställt att det skett en ökning med 470 procent av kontrollerna från polisens sida när det gäller fordon som bryter mot cabotageregler och kör- och vilotidsregler.

Vi har jobbat internationellt för ett mobilitetspaket som nu träder i kraft och som innebär att man har rätt att från dag ett kräva utstationeringsdeklaration av utländska chaufförer; annars stoppas fordonet. Detta innebär att man kan kräva svenska avtal och villkor. Vi har tillsammans med svensk åkerinäring, Transportarbetarförbundet och andra systematiskt jobbat med detta, och nu är vi där, när mobilitetspaketet träder i kraft. Det är en seger.

Thomas Morell arbetar för att Ulf Kristersson ska bli statsminister i Sverige. Ulf Kristersson företräder Moderata samlingspartiet, som kallade denna typ av insatser protektionism när man satt i regeringsställning. Man lyfte inte ett finger för att vi skulle få ordning och reda i det svenska transportsystemet. I EU har man, tillsammans med Sverigedemokraternas partivänner i Lag och rättvisa, motarbetat denna typ av insatser.

Så, allvarligt talat – vill man ha ordning och reda och se till att yrkeschaufförer har bra villkor och att vi har goda möjligheter att ha säkra transporter på våra vägar ska man använda sig av Fair Transport, och man ska fortsatt jobba för en socialdemokratisk regering.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Propositioner

2021/22:234 Fordon ska kunna klampas i fler fall

2021/22:239 Ytterligare åtgärder mot fordonsmålvakter

Skrivelse

2021/22:104 Utvärdering av statens upplåning och skuldförvaltning
2017–2021

Motioner

med anledning av prop. 2021/22:162 Elevhälsa och stärkt utbildning för elever med intellektuell funktionsnedsättning

2021/22:4479 av Fredrik Malm m.fl. (L)

2021/22:4513 av Daniel Riazat m.fl. (V)

2021/22:4559 av Christian Carlsson m.fl. (KD)

2021/22:4586 av Patrick Reslow m.fl. (SD)

2021/22:4593 av Fredrik Christensson och Niels Paarup-Petersen (båda C)

2021/22:4617 av Lars Hjalmered m.fl. (M)

med anledning av prop. 2021/22:225 Den offentliga sektorns tillgängliggörande av data

2021/22:4682 av Elisabeth Svantesson m.fl. (M)

Prot. 2021/22:102
26 april

med anledning av skr. 2021/22:205 Riksrevisionens rapport om Ekobrottsmyndighetens arbete mot den organiserade ekonomiska brottsligheten
2021/22:4654 av Malin Björk m.fl. (C)
2021/22:4658 av Tobias Andersson m.fl. (SD)
2021/22:4660 av Johan Forssell m.fl. (M)
2021/22:4666 av Andreas Carlson m.fl. (KD)

§ 14 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 22 april

2021/22:458 Barns situation i överskuldssatta hushåll

av *Angelica Lundberg* (SD)

till statsrådet Max Elger (S)

2021/22:459 Utländskt ägande av viktig infrastruktur

av *Alexandra Anstrell* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2021/22:460 Återvinning av kompositmaterial

av *Alexandra Anstrell* (M)

till klimat- och miljöminister Annika Strandhäll (S)

2021/22:461 Ökningen av antalet vargar

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till klimat- och miljöminister Annika Strandhäll (S)

2021/22:462 Förbud mot synliga religiösa symboler

av *Amineh Kakabaveh* (-)

till statsrådet Lina Axelsson Kihlblom (S)

2021/22:463 Postnords efterlevnad av gällande lagstiftning

av *Thomas Morell* (SD)

till näringsminister Karl-Petter Thorwaldsson (S)

den 25 april

2021/22:464 EU-kommissionens kritik mot Sveriges jordbrukspolitik

av *Maria Gardfjell* (MP)

till statsrådet Anna-Caren Säterberg (S)

§ 15 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 22 april

2021/22:1485 Speciallärartjänster i skolan

av *Jörgen Grubb* (SD)

till statsrådet Lina Axelsson Kihlblom (S)

2021/22:1486 Dödsskjutningarna i Sverige

av *Katarina Brännström* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2021/22:1487 Brister i kontrollarbetet för Arbetsförmedlingen

av *Magnus Persson* (SD)

till arbetsmarknads- och jämställdhetsminister Eva Nordmark (S)

2021/22:1488 Resultatet av arbetsmarknadsåtgärder

av *Magnus Persson* (SD)

till arbetsmarknads- och jämställdhetsminister Eva Nordmark (S)

2021/22:1489 Intensivår

av *Lars Beckman* (M)

till arbetsmarknads- och jämställdhetsminister Eva Nordmark (S)

2021/22:1490 Ansvar för kommunal tillsyn

av *Jörgen Berglund* (M)

till statsrådet Ida Karkiainen (S)

2021/22:1491 Specifikation av tillsynsavgifter

av *Jörgen Berglund* (M)

till näringsminister Karl-Petter Thorwaldsson (S)

2021/22:1492 Estland

av *Lars Beckman* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2021/22:1493 Direktflyg mellan Sverige och Taiwan

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2021/22:1494 Gammelsvenskby i Ukraina

av *Markus Wiechel* (SD)

till kulturminister Jeanette Gustafsdotter (S)

2021/22:1495 Överklaganden och återföring av mandat

av *Mattias Bäckström Johansson* (SD)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

den 25 april

2021/22:1496 Upphandling av Rakel Generation 2

av *Mikael Oscarsson* (KD)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

§ 16 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 22 april

2021/22:1421 Stöd till Ukrainas järnvägsbolag

av *Jens Holm* (V)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

Prot. 2021/22:102 § 17 Kammaren åtskildes kl. 14.45.
26 april

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 10 anf. 19 (delvis)
och
av ålderspresidenten därefter till dess slut.

Vid protokollet

LENA LINDBÄCK

/Olof Pilo

§ 1	Justering av protokoll.....	1
§ 2	Meddelande om frågestund.....	1
§ 3	Anmälan om subsidiaritetsprövningar	1
§ 4	Anmälan om fördröjt svar på interpellation	1
§ 5	Anmälan om faktapromemoria	2
§ 6	Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 7	Ärenden för bordläggning.....	2
§ 8	Svar på interpellation 2021/22:418 om socialtjänstens kompetens och kunskaper om hedersförtryck och hedersutsatthet	3
	Anf. 1 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	3
	Anf. 2 AMINEH KAKABAVEH (-).....	3
	Anf. 3 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	4
	Anf. 4 AMINEH KAKABAVEH (-).....	5
	Anf. 5 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	6
	Anf. 6 AMINEH KAKABAVEH (-).....	7
	Anf. 7 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	7
§ 9	Svar på interpellation 2021/22:454 om stärkt rätt till assistans.....	8
	Anf. 8 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	8
	Anf. 9 PIA STEENSLAND (KD)	9
	Anf. 10 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	10
	Anf. 11 PIA STEENSLAND (KD)	11
	Anf. 12 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	11
	Anf. 13 PIA STEENSLAND (KD)	12
	Anf. 14 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	12
§ 10	Svar på interpellation 2021/22:428 om ministerråd för infrastruktur.....	13
	Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	13
	Anf. 16 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	13
	Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	14
	Anf. 18 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	15
	Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	16
	Anf. 20 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	17
	Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	17
§ 11	Svar på interpellation 2021/22:440 om bättre järnvägsunderhåll	18
	Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	18
	Anf. 23 JENS HOLM (V)	18
	Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	19
	Anf. 25 JENS HOLM (V)	20
	Anf. 26 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	21
	Anf. 27 JENS HOLM (V)	22
	Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	23
§ 12	Svar på interpellation 2021/22:448 om stopp i trafiken på viktiga Europavägar	23

Anf. 29	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	23
Anf. 30	THOMAS MORELL (SD)	24
Anf. 31	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	25
Anf. 32	THOMAS MORELL (SD)	26
Anf. 33	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	27
Anf. 34	THOMAS MORELL (SD)	28
Anf. 35	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	28
§ 13	Bordläggning	29
§ 14	Anmälan om interpellationer	30
§ 15	Anmälan om frågor för skriftliga svar	30
§ 16	Anmälan om skriftligt svar på fråga	31
§ 17	Kammaren åtskildes kl. 14.45.	32