

Tisdagen den 9 februari

Kl. 13.00–15.56
18.00–19.14

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 19 januari justerades.

§ 2 Anmälan om förändringar i regeringens sammansättning

Från statsminister Stefan Löfven (S) hade följande skrivelser kommit in:

Till riksdagens talman
Entledigande av statsråd

Statsministern entledigar statsrådet Isabella Lövin från uppdraget att vara statsråd och chef för Miljödepartementet.

Stockholm den 5 februari 2021

Stefan Löfven

Till riksdagens talman
Förordnande av statsråd

Statsministern förordnar Märta Stenevi att fr.o.m. denna dag vara statsråd.

Stockholm den 5 februari 2021

Stefan Löfven

Till riksdagens talman
Förordnande av statsråd

Statsministern förordnar Per Olsson Fridh att fr.o.m. denna dag vara statsråd.

Stockholm den 5 februari 2021

Stefan Löfven

Skrivelserna lades till handlingarna.

§ 3 Anmälan om ny ledamot i Europaparlamentet

Följande berättelse hade kommit in från Valprövningsnämnden:

Berättelse om granskning av bevis för ny ledamot i Europaparlamentet

Till Valprövningsnämnden har från Valmyndigheten inkommit bevis om att Emma Wiesner (C) har utsetts till ny ledamot i Europaparlamentet fr.o.m. den 4 februari 2021 sedan Fredrick Federley (C) avsagt sig uppdraget.

Valprövningsnämnden har denna dag granskat beviset för den nya ledamoten och därvid funnit att det blivit utfärdat i enlighet med 14 kap. 28 § vallagen (2005:837).

Stockholm den 9 februari 2021

Svante O. Johansson

ersättare för ordföranden

/Agota Földes
sekreterare

§ 4 Ansökan om ledighet

Andre vice talmannen meddelade att *Janine Alm Ericson* (MP) ansökt om ledighet under tiden den 9 februari 2021–26 september 2022.

Kammaren biföll denna ansökan.

§ 5 Anmälan om ersättare

Andre vice talmannen anmälde att *Nicklas Attefford* (MP) skulle tjänstgöra som ersättare för *Janine Alm Ericson* (MP) under tiden för hennes ledighet den 9 februari 2021–26 september 2022.

§ 6 Meddelande om statsministerns frågestund

Andre vice talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 11 februari kl. 14.00* skulle frågor besvaras av statsminister *Stefan Löfven* (S).

§ 7 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2020/21:401

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:401 Det svenska arbetsmiljöarbetet
av *Ciczie Weidby* (V)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 19 mars 2021.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 5 februari 2021
Arbetsmarknadsdepartementet
Eva Nordmark (S)
Enligt uppdrag
Charlotte Kugelberg
Expeditionschef

Prot. 2020/21:78
9 februari

Interpellation 2020/21:402

Till riksdagen
Interpellation 2020/21:402 Brottslighet kopplad till personlig assistans
av Hans Eklind (KD)
Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.
Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 2 mars 2021.

Stockholm den 5 februari 2021

Justitiedepartementet
Morgan Johansson (S)
Enligt uppdrag
Jenny Kvarnholt
Expeditionschef

Interpellation 2020/21:403

Till riksdagen
Interpellation 2020/21:403 Organiserad brottslighet hos Arbetsförmedlingen
av Magnus Persson (SD)
Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 19 mars 2021.
Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 5 februari 2021

Arbetsmarknadsdepartementet
Eva Nordmark (S)
Enligt uppdrag
Charlotte Kugelberg
Expeditionschef

Interpellation 2020/21:405

Till riksdagen
Interpellation 2020/21:405 Arbetslösheten i Sverige
av Lars Beckman (M)
Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 19 mars 2021.
Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 5 februari 2021

Arbetsmarknadsdepartementet
Eva Nordmark (S)
Enligt uppdrag
Charlotte Kugelberg
Expeditionschef

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:409 Licensiering av advokater
av Mikael Strandman (SD)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 5 mars 2021.

Stockholm den 5 februari 2021

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Jenny Kvarnholt

Expeditionschef

§ 8 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Socialutskottets betänkande

2020/21:SoU19 Frågor om placerade barn och unga

Konstitutionsutskottets betänkanden

2020/21:KU15 Allmänna helgdagar m.m.

2020/21:KU18 Trossamfund och begravningsfrågor

Finansutskottets betänkanden

2020/21:FiU16 Avgifter vid återköp och flytt av fond- och depåförsäkringar

2020/21:FiU19 Nya bestämmelser om hållbarhetsrelaterade upplysningar för vissa aktörer på finansmarknadsområdet

Näringsutskottets betänkande

2020/21:NU9 Undersökningstillstånd

Socialutskottets betänkanden

2020/21:SoU8 Apoteks- och läkemedelsfrågor

2020/21:SoU15 Folkhälsofrågor

Svar på
interpellationer

§ 9 Svar på interpellation 2020/21:373 om kompensation till restaurangbranschen

Anf. 1 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Cecilie Tenfjord Toftby har frågat mig vad jag avser att göra för att kompensera restaurangbranschen för de negativa konsekvenser som användandet av annan lagstiftning samt rekommendationer medför om regeringen inte avser att använda pandemilagstiftningen för att exempelvis stänga ned vissa restauranger och betala ut ersättning.

Fru talman! För stora delar av samhället har coronavirusets spridning inneburit omfattande svårigheter och utmaningar, och vi befinner oss fortfarande i ett mycket allvarligt läge. Många branscher och företagare har drabbats hårt ekonomiskt till följd av viruset, inte minst restaurangbranschen.

Regeringen har därför presenterat en rad stödåtgärder som tar sikte på olika problem för att tillsammans skapa så bra förutsättningar som möjligt för landets företag och löntagare att överbrygga de negativa ekonomiska konsekvenserna av den pågående pandemin. Dessa inkluderar bland annat omställningsstöd, omsättningsstöd för enskilda näringsidkare, korttidspermittering, likviditetsstöd i form av anstånd med skatteinbetalningar, kreditgarantier såsom Företagsakuten, låtnader i a-kassan för företagare samt tillfälligt sänkta arbetsgivaravgifter och egenavgifter.

Fru talman! I samband med att smittspridningen tilltagit har regeringen meddelat att flera av stödåtgärderna förlängs för att stötta svenska jobb och företag genom den svåra krisen. Regeringen har också nyligen föreslagit medel för ett nytt nedstängningsstöd och en ny period med statligt stöd under vilken vissa lokalhyresgäster får rabatt på hyran.

Samtidigt är det så att lagstiftningsprocessen tar tid, även om det går mycket snabbare nu än det annars gör, och i många fall krävs det dessutom godkännande av EU-kommissionen för att få stöden på plats.

För att företag ska klara den akuta likviditeten har vi därför både förlängt och utökat likviditetsstödet via skattekontot. Det innebär, fru talman, att företagen kan skjuta upp skatt för ytterligare tre redovisningsperioder och få anstånd retroaktivt, vilket innebär att företag kan få tre månaders inbetald skatt återbetald redan nu i februari.

Jag och regeringen följer noggrant utvecklingen i dessa svåra tider och analyserar löpande behovet av både justeringar och erforderliga åtgärder för det svenska näringslivet.

Anf. 2 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Jag tackar näringsminister Ibrahim Baylan för svaret.

Den som lyssnade på en tidigare debatt med ungefär samma frågor kan konstatera att dagens svar innehåller lika många ord men saknar några av de svar som oroliga restaurangägare och anställda ber om att få.

Pandemin har slagit hårt mot Sverige med över 12 000 döda. Människors hälsa och skyddet av våra invånare måste alltid komma i första hand. Det finns ingen politisk oenighet om detta. Fram till den 10 januari i år har regeringen försökt att stoppa spridningen av viruset med hjälp av befintlig lagstiftning, något som visat sig vara otillräckligt. Från och med den 10 januari finns en pandemilagstiftning på plats, vilket tillsammans med den påbörjade vaccineringen gör att människor tycker att vi går mot ljusare tider.

Inte bara människors hälsa utan också Sveriges ekonomi lider. Företag kämpar. Arbetsstillfällena försvinner. Människor förlorar sina jobb. Unga kommer inte in på arbetsmarknaden. Arbetslösheten ökar dramatiskt.

En bransch som är extra hårt drabbad är restaurangbranschen. För att minska antalet besökare har regeringen bland annat använt sig av alkohollagstiftningen. Man har bett människor att inte gå på restaurang, och det har gett resultat. I min hemstad Borås har besöken minskat med 70 procent,

så också intäkterna. Företag går på knäna. De pressar ned kostnader, det vill säga säger upp anställda. Nu finns det inte mycket mer att spara på.

Fru talman! Regeringens stödpaket, som vi hörde näringsminister Baylan prata sig varm för, har inte nått ut. Nu är desperationen stor. Många ser bara en konkurs framför sig. Hoppet för många krögare stod till att regeringen skulle använda sig av pandemilagstiftningen för att stänga restaurangerna tillfälligt. En nedstängning skulle enligt pandemilagen ge företagen rätt till ersättning från staten och rädda företag och jobb. Men detta verkar inte vara aktuellt.

I dag hör vi näringsminister Baylan beskriva allt regeringen vill göra, men tyvärr märks inte regeringens intentioner i verkligheten. Sveriges och Borås krögare har inte mottagit stöd från staten sedan augusti förra året.

Inte heller har näringsministerns kollega socialminister Lena Hallengren några planer på att använda de verktyg som regeringen bad riksdagen om. I svaret på en skriftlig fråga svarar Hallengren: ”Bland alla smittskyddsåtgärder som kan bli aktuella enligt gällande lagar är tillfällig nedstängning mycket ingripande och bör endast omfatta miljöer och tillfällen som utgör hög risk för smittspridning och om inga andra åtgärder bedöms tillräckliga. Om en sådan åtgärd övervägs ska den ställas i relation till de negativa konsekvenser det kan innebära för verksamheter som berörs av en sådan stängning.”

De negativa konsekvenser som statsrådet Hallengren vill undvika har tyvärr redan uppnåtts genom att man genom rekommendationer och användandet av alkohollagstiftningen i princip inför ett näringsförbud för en hel bransch. Ser inte näringsministern att konsekvenserna av regeringens agerande är tusentals förlorade jobb när en bransch blir så hårt drabbad av ett näringsförbud som restaurangbranschen i princip har blivit?

Fru talman! Näringsministerns svar innehöll en mängd ord, men vilken konkret betydelse har de för restaurangbranschens anställda som oroar sig för sina jobb och den enskilda företagaren som ser sitt livsverk raseras? Vilka förbättringar i närtid – för det här är på riktigt – kan näringsministern utlova de människor som i dag ligger sömnlösa inför synen av att deras framtid försvinner?

Anf. 3 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Jag tackar Cecilie Tenfjord Toftby för en högst aktuell interpellation om restaurangbranschens villkor.

Sedan pandemin bröt ut i början av förra året har vi nog alla här inne kontinuerligt varit i kontakt med desperata företagare som sett sina intäkter falla på grund av omständigheter som man inte har haft makt över eller möjlighet att påverka. En av de branscher som har drabbats hårdast är restaurangbranschen.

Så sent som i fredags morse satt jag med ett antal krögare i Göteborg som beskrev hur deras verksamheter nu balanserade på en knivsegg, hur krögare sålt sitt fritidshus för att ha råd att betala företagets skulder, hur pandemin gjort att en restaurang med en Michelinstjärna nu stängt ned för att aldrig öppna igen och hur ett känt nöjesetablissemang på Avenyn gått från 100 personer på avlöningslistan till nu endast 4. Det, fru talman, är inte för att man har varit oskicklig på att driva företag. Det är inte för att man har misslyckats med att göra restauranggästerna nöjda. Det är inte för

att man har tagit onödiga risker. Tvärtom är detta restauranger som i februari förra året var livskraftiga och uppskattade.

Fru talman! Kontinuerligt under hösten har det införts begränsningar i hur stora sällskap som får serveras och mellan vilka tider. Först skulle man stänga 22.00, nu 20.00. Med kort varsel och stötvís har dessa begränsningar förlängts. I torsdags berättade regeringen att 20-gränsen skulle förlängas i en vecka, förmodligen hela februari, och därefter eventuellt flyttas till 22.

Samtidigt som restaurangerna har anpassat sig efter dessa bestämmelser och annars hotats av vite har de inte fått någon särskild kompensation för att deras verksamhet och deras arbete kringskurits och de i vissa fall närmast getts yrkesförbud. Som lök på laxen, fru talman, har de också drabbats av regeringens senfärdighet med att betala ut de stöd som man har beslutat om. Vissa restaurangägare som jag har pratat med har väntat på permitteringsstöd sedan juli förra året.

Man får i det närmaste intrycket att statsrådet och regeringen tror att det i köket på varje restaurang finns en stor skattkista eller en kappsäck full med pengar redo att ösa ur medan statens ersättning dröjer. Varför är regeringen annars inte beredd att ge dessa företag någon ersättning i enlighet med pandemilagen?

Fru talman! Tilliten till samhället börjar rinna ut bland dessa krögare – inte bara för att de inte får någon särskild ersättning trots att deras näringsfrihet har beskurits, utan också för att den ersättning de har blivit utlovade blir fördröjd eller inte kommer. Vad avser statsrådet att göra åt detta?

Om problemet är rädsla för fusk, stärk kontrollerna och skärp straffen för dem som fuskar! Men, fru talman, låt inte de krögare som följer alla lagar och regler lida!

Anf. 4 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Vad handlar detta i grund och botten om? Det är egentligen inte åtgärder utan det faktum att vi är i den svåraste kris vi har varit med om i modern tid, både för folkhälsan och för våra företag och löntagare. Tyvärr manifesteras det väldigt väl i den fråga som Cecilie Tenfjord Toftby ställer.

När hon skrev interpellationen – den är daterad den 28 januari – började hon så här: "Pandemin har slagit hårt mot Sverige och världen." Det är korrekt. "I Sverige har över 11 000 människor avlidit till följd av pandemin." Så står det i interpellationen. Den är alltså skriven för ungefär två veckor sedan. Redan nu vet vi att de där 11 000 inte stämmer. Det är över 12 000, precis som Cecilie Tenfjord Toftby sa i sitt anförande. Det är detta det i grund och botten handlar om och som vi gemensamt har att bekämpa.

Fru talman! Även om det låter annorlunda från talarstolen just nu har vi varit helt överens med Moderaterna om att Sverige inte ska gå in i den typ av lockdowns som många andra länder har gjort. Man ska naturligtvis utvärdera dessa åtgärder i efterhand, men vi ser att många länder är inne på sin tredje lockdown sedan mars förra året, med enorma konsekvenser för jobb och företagande men naturligtvis också för människor.

Här står man alltså och frågar varför vi inte använder nedstängningslagstiftningen när man i grund och botten inte själv föreslagit något sådant utan varit överens med oss om att ha en strategi där vi gör vårt bästa för att stävja smittan, se till att sjukvården har de resurser den behöver, se till

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

att rädda människoliv och samtidigt också mildra effekterna för jobb och företagande.

Jag tror att vi alla är medvetna om att situationen är väldigt svår. Nu diskuterar vi restaurangerna och hotellen. Ja, där är situationen oerhört tuff, särskilt som vi nu är inne på vår tionde månad i pandemin. Visserligen har det gått lite upp och ned. Det var väldigt mörkt under våren. Sedan hade vi i slutet av sommaren och början av hösten en viss uppgång för företag och sysselsättning. Men sedan, fru talman, har vi alltsedan smittan började sprida sig kraftfullt igen sett en ganska kraftig nedgång.

Jag får nu frågor om konkreta åtgärder. Det är precis mot denna bakgrund, fru talman, som regeringen har föreslagit och riksdagen i vissa frågor redan hunnit besluta om flera åtgärder, nämligen

- att korttidsstödet inte bara ska förlängas utan också förstärkas upp till 80 procent
- att omställningsstödet inte bara ska förlängas utan också förstärkas upp till 90 procent
- att hyresstödet återinförs med en högre nivå på 50 procent
- att anstånden ska förlängas och förstärkas för att kunna klara likviditeten
- att möjligheten att få hjälp via Företagsakuten förlängts och förstärkts.

Fru talman! Vi har pratat om restaurang- och hotellbranschen, och det är klart att det är en bransch som har drabbats väldigt hårt. Men vi har också kulturlivet, vi har mässor, vi har researrangörer av olika slag, vi har nöjesparker och andra som ända sedan i mars inte har kunnat bedriva någon verksamhet. Hade vi inte haft dessa stöd, som vi nu dessutom föreslår ytterligare förstärkningar av, är det klart att situationen, som redan är oerhört tuff, hade varit mycket svårare än vad den är.

Fru talman! Jag kan konstatera att vi har alldeles för många som är arbetslösa. Likväl ser vi när vi tittar på konkursstatistiken från förra året att allt detta ändå har haft någon effekt eftersom antalet konkurser gick ned 2020 jämfört med 2019.

Anf. 5 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Vi delar självklart alla näringsministerns oro för pandemin och de fortsatta konsekvenserna. Jag håller också med näringsministern: Att använda pandemilagstiftningen för att stänga ned är en tuff åtgärd.

Det är bra att näringsministern genom sin beskrivning av läget visar en viss krisinsikt. Men, fru talman, tyvärr tror jag inte att människorna där ute känner igen sig i näringsministerns optimism när det gäller regeringens stödpaket.

En krögare i Borås beskriver stöden så här långt som mediokra, svåra att få ta del av och med en byråkrati som inte fungerar för små och medelstora företag.

Besöksnäringens egen organisation Visita har gång på gång försökt få regeringen att förstå allvaret i situationen. Siffrorna de redovisar är skrämmande: Var tredje anställd inom besöksnäringen har förlorat jobbet. 50 000 restauranganställda har inte längre ett jobb att gå till. Det som gör

situationen ännu allvarligare är att många av dessa är unga – unga människor som nu ser att den fot de hoppades få in på arbetsmarknaden, eller kanske till och med hade fått in innan pandemin slog till, rycks bort.

Restaurangbranschen och besöksnäringen i stort är branscher som traditionellt har erbjudit människor som stått långt från arbetsmarknaden en möjlighet att skapa sig en framtid. Den aspekten borde ha varit mycket tydligare i näringsministerns svar.

Fru talman! Om inte regeringen på allvar börjar jobba för att pengarna ska komma ut och för att stöden ska träffa de företag som har drabbats hårdast av pandemin har vi bara sett början på konkursvågen, en konkursvåg som kan bli väl så allvarlig för Sveriges ekonomi och våra arbetstillfällen som pandemins vågor så här långt har varit för de över 12 000 döda i Sverige.

Därför, fru talman, frågar jag näringsministern återigen: Hur avser näringsministern att agera för att stöden ska nå ut till dem som behöver dem – och, fru talman, inte minst innan fler jobb förloras och fler företag går i konkurs? Detta, fru talman, är på riktigt!

Anf. 6 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Jag vill dra en liknelse. Tänk er en mörk natt på en öde gata i en svensk stad. Brandlarmet går på en restaurang, och räddningstjänsten rycker ut. När brandbilen kommer fram ser man öppna lågor. Det brinner inne på restaurangen. Om räddningstjänsten är snabb kommer elden inte att sprida sig och skadorna därmed bli begränsade.

Men hur ska man veta att det inte handlar om ett försäkringsbedrägeri? Långt ifrån alltid men ibland händer det att sådana här bränder är anlagda för att någon vill få ut pengar på försäkringen. De få fall då det händer är det brottsligt och ska beivras. Med det synsätt som regeringen har ska räddningstjänsten nu först tillkalla brandutredare. Man ska reda ut brandens orsak och säkerställa att den inte är anlagd. Först när det är klart kan klartecken ges för räddningstjänsten att gå in och släcka.

Problemet är att branden inte längre är begränsad när det är klart. Restaurangen är övertänd, elden har spridit sig och boende på gatan har fått evakueras. Det är precis det som händer nu i pandemin. Regeringens oro för att göra felaktiga utbetalningar gör att allting fastnar i byråkratin. Det kan förekomma felaktiga utbetalningar, och därför vill man inte skynda med hjälpen, men i en krissituation är det faktiskt detsamma som att inte släppa in brandkåren innan brandorsaken är utredd.

Alla försök till bedrägeri och till att lura till sig krisstöd ska grundligt utredas, beivras och bestraffas. Det har vi moderater också föreslagit. Men i likhet med branden på restaurangen kan utredningen ske i efterhand. Oron för att hjälpen kan landa fel får inte medföra att oskyldiga krögare ser sina livsverk försvinna i krisens lågor.

Anf. 7 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Jag har full förståelse för att företagare är frustrerade. Jag känner samma frustration. Jag träffar dem, och de redogör för att de helst hade sett att vi inte infört dessa restriktioner. Jag hade önskat detsamma. De önskar att vi kunde ha en mer normal situation. Det önskar jag också. Likväl tror jag att vi alla förstår att om vi inte vidtar kraftfulla åtgärder när

vi har en kraftig smittspridning, som vi ju hade i november, är risken ganska stor att det blir ännu värre. Då skulle vi bli tvungna att i likhet med många andra länder införa drakoniska åtgärder som utgångsförbud, som vi ser i en del europeiska länder, och total stängning, som vi ser i andra länder. Vi har ändå varit överens i den här kammaren om att vi ska försöka undvika det av många olika skäl, inte bara ekonomiska utan också av folkhälsoskäl av olika slag.

Fru talman! Ja, vi har föreslagit, och har nu i en del fall beslut från riksdagen som vi går vidare med, förstärkning av de här stöden som har visat sig vara effektiva. Och ja, de har också träffat hotell- och restaurangföretagen, om än inte tillräckligt ännu därför att vi fortfarande är mitt i en väldigt svår kris. När vi tittar på korttidsstöd, omställningsstöd och hyresstöd med mera ser vi att de här branscherna ligger ganska högt när det gäller mottagande av stöd.

Jag är den första att skriva under på att vi ska göra det här så snabbt som möjligt. Vi har nu på de tio månader som har gått sedan den här krisen utbröt genomfört 13 ändringsbudgetar. Det har vi gjort med en hastighet som ingen regering tidigare har haft. Är det tillräckligt? Nej. Den här krisen fortsätter och förvärras dessutom, så man behöver hela tiden intensifiera sitt arbete.

Jag tycker att det är ganska motsägelsefullt att lyssna på Moderaterna. Man säger å ena sidan: Stärk kontrollerna! Å andra sidan säger man: Se till att det här kommer ut så snabbt som möjligt!

När det gäller till exempel korttidsstödet, som är det största stödet i pengar räknat hittills, var genomsnittstiden under hela 2020 för svar på en ansökan om permitteringsstöd åtta dagar. Vad är det då som tar tid? För vissa företagare tar det längre tid, så är det. Jo, det som tar tid är när man ska genomföra dessa kontroller för att se till att pengarna går till de företag som faktiskt ska ha dem: de som behöver dem, de som är hederliga, de som är sunda. I många stycken går det alldeles utmärkt, men för en del – jag skulle säga en minoritet – tar det tid.

Det kan vara olika skäl till detta, fru talman. Enligt Tillväxtverket kan det handla om att uppgifterna inte stämmer när de kontrolleras hos Skatteverket, att det har kommit två ansökningar från samma företag eller att man helt enkelt inte får svar. Då tar det längre tid.

Det är mot den bakgrunden, fru talman, som vi har intensifierat arbetet med att anställa fler handläggare på Tillväxtverket. Från noll i mars är de nu över 400, och nu skjuter vi till ytterligare resurser så att de ska kunna göra detta snabbare. Det är alltså mot den här bakgrunden som man automatiserar så att de som har sina papper i ordning snabbt kan få ett besked och därför också snabbt få utbetalt.

Fru talman! Jag förstår verkligen frustrationen, men vi jobbar intensivt för att stötta våra företag, rädda svenska företag och rädda svenska jobb. Men vi vill göra det på ett rättssäkert sätt så att vi inte samtidigt öppnar för organiserad brottslighet, för det gör man om man inte har några kontroller.

Vi vill för den delen också se till, fru talman, att det är de företag som verkligen har rätt till det och som behöver det som får dessa resurser. Även om det är avsevärda resurser är inte ens statens skattkista med skattebetalarnas pengar helt obegränsad.

Anf. 8 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Krögare, som andra invånare i Sverige, förstår att även de behöver vidta åtgärder. Men frågan är: Har de inte även rätt att förvänta sig ett stöd från staten när de under många år har betalat skatt till staten? Var är deras säkerhetsnät?

Politik är att röra sig framåt och lösa samhällsutmaningar, men just den här debatten känns som att den rör sig i cirklar.

Under debatten om ändringsbudgeten svarade Åsa Westlund, Socialdemokraternas ordförande i finansutskottet, så här om kravet på att skynda på de byråkratiska processerna – och vi känner igen näringsministerns sätt att svara här, fru talman: Det öppnar slussarna för kriminella.

Självklart ska inte skattebetalarnas pengar gå till kriminella. Men i stället för att offra de seriösa näringsidkarna, som min kollega David Josefsson beskrev så bra här tidigare, kan man göra som vår ekonomisk-politiska talesperson Elisabeth Svantesson föreslår och gå fram med snabba stöd och samtidigt skärpa straffen för dem som utnyttjar systemet.

Fru talman! Svensk byråkrati får inte vara med på att sänka svenska företag. Vi måste fortsätta rädda jobb, och vi måste se till att företag som kan och vill anställa inte utrotas under pandemin. Regeringens saktfärdighet är i dag en fara för både jobb och företag.

Vi gör vårt yttersta, sa näringsminister Baylan i en intervju. Jag tror att det var i *Agenda*. Under näringsminister Baylans tid som energiminister hörde vi ofta frasen: Detta är på riktigt.

Raseringen av restaurangbranschen och förlusten av arbetstillfällen är på riktigt. Detta verkar regeringen inte riktigt ha förstått. Regeringens yttersta har så här långt inte räckt till. Detta är tyvärr inte bra nog. Så här kan vi inte styra Sverige. Sverige behöver en ny regering.

Anf. 9 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Jag tror att Cecilie Tenfjord Toftby slog huvudet på spiken när det gäller vad det här egentligen handlar om, nämligen att ta partipolitiska poäng. Det hör till när man är i opposition, men jag tror inte att detta är tiden för det. Jag tror att det är bättre att försöka göra sitt yttersta tillsammans för att hantera den här situationen.

Vi är inte det enda landet i världen som har drabbats av detta, vare sig när det gäller antalet döda eller den grasserande smitta som vi har sett, utan tvärtom. Det är en global pandemi som pågår, och vi liksom många andra länder försöker med ödmjukhet att göra vårt yttersta för att rädda människoliv, minska lidandet för människor genom att hindra smittan så mycket som det går och samtidigt mildra effekterna för jobb och företagande.

Det är över 100 000 fler arbetslösa i dag jämfört med i mars förra året. Det är alldeles för många. Vi gör vårt yttersta – jag menar verkligen det – både vi och de myndigheter som jobbar med det här. När man tittar på faktiska förslag från Moderaterna ser man att också Moderaterna har varit ganska seriösa när det gäller detta. Nu låter det som att vi är väldigt oense, men det är vi i grund och botten inte.

Fru talman! Man får inte blunda för att det när vi gör den här typen av väldigt stora insatser alltid också riskerar att dra till sig oseriösa människor och organiserad brottslighet. Då måste man kunna följa upp det, och det är precis det vi också gör.

Fru talman! Det har gått elva månader sedan pandemin bröt ut på allvar. Det är klart att det är en på många sätt ganska provande tid. Men vi gör vårt yttersta. Det finns också tecken på att många av åtgärderna faktiskt fungerar. Ett av dem är just att antalet konkurser inte ökade under 2020. De minskade jämfört med 2019.

Räcker det? Absolut inte! Vi måste fortsätta jobba och hjälpas åt under en väldigt svår tid. Jag skulle välkomna mer samarbete.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2020/21:384 om dröjsmål gällande krisstöd till företag

Anf. 10 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Mats Green har frågat mig vad jag avser att göra för att krisstöden skyndsamt ska betalas ut så att företagen slipper säga upp personal.

För stora delar av samhället har coronavirusets spridning inneburit omfattande svårigheter och utmaningar. Och vi befinner oss fortfarande i ett mycket allvarligt läge. Många branscher och företagare har drabbats ekonomiskt till följd av detta virus.

Regeringen har därför presenterat en rad stödåtgärder som tar sikte på olika problem för att tillsammans skapa så bra förutsättningar som möjligt för landets företag att överbrygga de negativa ekonomiska konsekvenser som vi har sett av den pågående pandemin. Åtgärderna inkluderar bland annat omställningsstöd, omsättningsstöd för enskilda näringsidkare, korttidspermittering, likviditetsstöd i form av anstånd med skatteinbetalningar, kreditgarantier såsom Företagsakuten, lättnader i a-kassan för företagare samt tillfälligt sänkta arbetsgivaravgifter och egenavgifter.

I samband med att smittspridningen har tilltagit har regeringen meddelat att flera av stödåtgärderna förlängs för att stötta svenska jobb och företag genom krisen. Regeringen har också nyligen föreslagit ett nytt nedstängningsstöd och en ny period med statligt stöd under vilken lokalhyresgäster får rabatt på hyran.

Fru talman! Samtidigt är det på det sättet att lagstiftningsprocessen tar tid, även om vi kan konstatera att det går mycket snabbare nu än det annars gör. I många fall krävs det dessutom ett godkännande av EU-kommissionen för att kunna få stöden på plats.

För att företag ska klara den akuta likviditetsbristen har vi därför både förlängt och utökat likviditetsstödet via skattekontot. Det innebär att företagen kan skjuta upp skatt för ytterligare tre redovisningsperioder och få anstånd retroaktivt. Företag kan alltså få tre månaders inbetald skatt återbetald redan nu i februari.

Fru talman! Det är självklart viktigt att de stöd som finns också handläggs så snabbt och effektivt som möjligt. Samtidigt har det visat sig att det finns risker för brottslighet kopplat till flera av stöden. Det måste vi självklart vidta åtgärder mot. Därför har regeringen aviserat att en lång rad myndigheter kommer att få ytterligare tillskott för att hantera stöden.

För att möta det stora söktrycket har Tillväxtverket till exempel gjort personalförstärkningar för handläggning av korttidsstöd. Myndigheten har

också löpande dialog med näringslivsorganisationer för att informera och för att förtydliga vägledningar.

Jag och regeringen kommer att fortsätta följa detta noggrant och vidta de åtgärder som behövs för att mildra effekterna på jobb och företagande i en mycket svår tid.

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

Anf. 11 MATS GREEN (M):

Fru talman! Jag har ställt interpellationen till näringsministern om oacceptabla och faktiskt ohållbara dröjsmål vad gäller krisstöd till företag mot bakgrund av den desperata situationen för i synnerhet småföretag och alla de jobb som finns där. Jag representerar själv en av de småföretagstätaste regionerna i landet, Jönköpings län.

Fru talman! Den ökade smittspridningen och de skärpta restriktionerna före jul har inneburit att redan hårt trängda företag har hamnat i ett mycket svårt läge. Dessutom kan ytterligare långtgående restriktioner vara att vänta i och med den pandemilag som träder i kraft den 15 februari. Och ansvariga myndigheter börjar redan nu tala om risken för en tredje våg.

I våras hade företag ekonomiska reserver, som i dag många gånger helt saknas. Man har nu akut brist på likviditet. Jag tror att vi måste vara medvetna om att de som just nu drabbas hårdast ofta är småföretagen. Småföretag, exempelvis ett enskilt hotell eller ett litet tjänsteföretag, har inte samma muskler som ett industriföretag. De är i lågmarginalbranschen och går ofta in med personligt kapital för att rädda sina företag.

En del företag börjar till och med friställa personal eftersom de inte längre klarar att vänta på utbetalt krisstöd. Då blir den höga arbetslösheten ännu högre. Om handläggningstiderna fortsätter att vara alltför långa riskeras också åtskilliga jobb, som hade kunnat räddas. Åtskilliga företag vittnar om att de har väntat i mer än ett halvår på klartecken från Tillväxtverket om fortsatt korttidspermitteringsstöd.

Regeringens förslag om förlängning av korttidsstödet är, ärligt talat, under all kritik. Till att börja med träder det i kraft först den 15 februari, nästan två månader efter att det offentliggjordes av regeringen. Det dröjer också längre än så innan arbetsgivare kan börja ansöka om ytterligare stöd.

Fru talman! Dessutom ska Tillväxtverket bygga om sina it-system och räknar därför med att öppna för ansökningar först fem till åtta veckor efter att lagen är på plats. Risken är att företagen i bästa fall får sina första utbetalningar runt midsommar. Det är oacceptabelt men framför allt ohållbart för småföretagen och jobben.

Jag måste kanske upprepa min huvudfråga, eftersom den inte besvarades av ministern. Jag noterar också att det svar som ministern gav mig var i princip exakt detsamma som min kollega Cecilie Tenfjord Toftby fick i debatten före. Det tjänar väl som någon sorts standardsvar. Jag tror dock inte att det räcker i tider som dessa. Därför behöver jag nog upprepa min fråga. Regeringen, inte riksdagen, styr myndigheter. Därför vill jag återigen veta om regeringen kommer att agera för att eliminera dröjsmålen vad gäller krisstöd.

Anf. 12 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Som min kollega Mats Green sa var svaret på hans interpellation nästan exakt samma svar som jag fick på min interpellation.

Därför tar jag chansen att ställa om en fråga som jag inte tycker att jag fick svar på.

Jag ska också läsa upp ett meddelande som jag fick från en restaurangägare i Borås precis innan debatten startade. När han fick veta att vi skulle ha den här interpellationsdebatten skrev han: Tack för infon! Vår tidigare välfyllda kassa börjar också ta slut. Vi är verkligen beroende av svar på när de utlovade ersättningarna kan betalas ut.

Fru talman! Näringsministern sa i ett tidigare inlägg att konkurserna inte ökade under 2020. Det är väl bra. Men de signaler, samtal och mejl, från branschen som vi eller i alla fall jag nu får berättar om en verklighet där pengarna är slut, där det inte finns fler anställda att säga upp och där hyran ändå måste betalas in. Företagarna lever i osäkerhet om när de kan få det utlovade stödet.

Beskrivningen av stöd och viljan att göra rätt räcker inte i verkligheten. Det är nu kris i branschen. Tyvärr tror jag inte att konkursstatistiken för 2021 kommer att bli lika positiv som konkursstatistiken för 2020, om inte regeringens utlovade stöd snart når fram till dem som verkligen behöver det och som verkligen förtjänar det.

Fru talman! Jag ställer därför om min fråga till näringsministern: Hur avser näringsministern att agera för att stöden ska nå ut till dem som behöver det och inte minst i tid, innan fler jobb går förlorade och fler företag går i konkurs? Jag hoppas för alla dem som lyssnar därute att svaret kan bli något mer konkret än de svar jag fick i min förra interpellationsdebatt.

Anf. 13 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Ända sedan pandemin bröt ut har regeringens totala fokus i princip legat på de tre saker som jag talade om tidigare. Det handlar om att rädda människoliv, att minska smittspridningen och stävja den och att se till att mildra effekterna för jobb och företagande i vårt land. Så har det varit, och så kommer det att fortsätta att vara tills pandemin är besegrad.

När detta sker vet ingen av oss. Vi hoppas allihop att vaccineringen av vår befolkning ska kunna få den effekten att vi ska återkomma till det nya normala. Vi vet inte när detta sker. Därför kommer vi att fortsätta att jobba med att lägga fram lagförslag till riksdagen. Vi har lagt fram ett antal under vintern som riksdagen antingen redan behandlat eller behandlar.

Det handlar om utökningen av dessa stöd och också om kontrollen av dessa stöd. Jag vet inte riktigt vad Moderaterna föreslår här från talarstolen. Men jag läser vad Moderaternas partiledning säger: "Kriminella ska inte kunna roffa åt sig av de här coronastöden. Det ska gå till de företag som verkligen behöver det, säger Moderaternas ekonomisk-politiska talesperson Elisabeth Svantesson." Hon fortsätter: "Regeringens egen utredare har ju lyft det här problemet, särskilt vad gäller korttidspermitteringarna, att det finns kriminella som utnyttjar den här krisen, och då måste vi sätta stopp för det." Det är precis det vi gör. Vi har föreslagit ett antal kontroller som innebär att vi måste följa upp så att skattemedlen hamnar rätt.

Fru talman! Det absolut enklaste hade varit att ha stöd som man bara skickar ut och sedan försöker att kontrollera i efterhand. Men risken med detta är att just i fråga om dem som är oseriösa finns det inga som helst möjligheter att få tillbaka detta.

Fru talman! Vad är det då vi gör, eftersom jag har fått frågan? Vi ser till att Skatteverket och att framför allt Tillväxtverket, som hanterar kort-

tidspermitteringarna, kan anställa ännu fler handläggare. Det har gått från noll i mars förra året till över 400 som jobbar bara med korttidspermitteringarna. Vi har gett dem resurser, som riksdagen i förra veckan har sagt ja till, så att de kan anställa ytterligare handläggare. Vi ser till att jobba med dem när det gäller regelverken så att de inte i onödan blir byråkratiska men så att vi trots allt ändå har kontroller.

Det låter här från talarstolen som att det inte har utbetalats någonting när det till exempel gäller korttidspermitteringarna. Sanningen att säga har över 30 miljarder – jag tror att det är 32 miljarder – av skattebetalarnas pengar gått till korttidspermitteringar. Det har skett just för att stötta företagare och löntagare som har det väldigt tufft i pandemin. Det har de i vissa fall haft ända sedan i mars förra året.

Vi kommer att fortsätta att göra detta. Vi jobbar dessutom intensivt med veckovisa möten med de här myndigheterna så att vi kan hitta lösningar som gör att det går ännu snabbare men att det ändå sker på ett rätts-säkert sätt.

Fru talman! Jag hör väldigt mycket kritik mot regeringen. Det är väl normalt i en demokrati att oppositionen granskar regeringen. Men jag har ännu inte hört ett enda konkret förslag från Moderaterna. Det jag har att förhålla mig till är vad den moderata partiledningen har sagt om att man måste stärka kontrollerna och dessutom beivra fusk. Detta håller jag helt och hållet med om.

Anf. 14 MATS GREEN (M):

Fru talman! Vi moderater har både i december och i januari, för att inte tala hela om förra året, tagit återkommande utskottsinitiativ för att säkerställa att krisstöden når fram till fler livskraftiga företag.

Restriktionerna har skärpts och läget förvärrats ytterligare sedan dess. Mot den bakgrunden behöver mer göras för att rädda svenska jobb och företag. Vi talar inte bara om korttidspermitteringsstöd. Vi talar också om omställnings- och omsättningsstöd till företag.

Vi har olika ingångar vad gäller utformningen av ersättningsnivåerna i dessa. Låt oss lämna den diskussionen därhän och fokusera på att de stöd som finns kommer till dem som de är avsedda för så snabbt möjligt, fru talman.

Ministern lyfter här fram frågan om risker för fusk och brottslighet. Sådant ska givetvis alltid stävjas oavsett vad det handlar om. Men vi vill där lägga betoningen på mer omfattande efterkontroller i stället för som nu en massa administration vid ansökningsförfarandet.

Vi har här kunnat konstatera att det är viktigt att pengarna kommer ut till företag för att undvika konkurser och uppsägningar. Byråkrati får inte förhindra att vi räddar jobb och företag. Vi har också lagt fram förslag om en räckä åtgärder och straffskärpningar i hanterandet av detta. Om ministern inte har varit påläst eller uppdaterad på det kan han få hela den uppräknings här. Det gäller ett antal straffskärpningar och införanden av nya brottsrubriceringar vad gäller hanteringen av detta.

Fru talman! Låt oss inte komma bort från kärnfrågan. Det överskuggande måste fortfarande vara att det beslutade stödet ska ut så snabbt som möjligt till det och till dem som det är avsett för. Annars skulle vi inte ha fattat beslut om det till att börja med.

Här talas om att vi vill ta partipolitiska poäng för detta. Jag kan bara konstatera att det inte är något som vi har hittat på. Det är någonting som vi får oss till livs när vi är ute och träffar företag digitalt och på annat sätt har kontakt med dem.

Om vi inte är överens om att det stöd vi har beslutat om ska ut har vi problem. Det är som organisationen Företagarnas vd Günther Mårder konstaterar om de havererade krisstöden till företag i Sveriges Television häromveckan. ”Från regeringens sida har man slängt ut stora ambitioner i samband med presskonferenserna. Men när man tittar på utfallet så är det ofta bara smulor kvar, säger Företagarnas vd Günther Mårder.” Han ifrågasätter om regeringen över huvud taget vill betala ut alla stödpengar. ”Frågan är om regeringen har haft den fulla ambitionen att få ut de här pengarna. Då hade man sannolikt instruerat myndigheterna att arbeta på ett annorlunda sätt.”

Fru talman! Min vädjan och min fråga kvarstår. Kommer regeringen att instruera myndigheterna att arbeta på ett annorlunda sätt, eller kommer man att sitta passivt vid sidan av? Det skulle jag vilja ha svar på, fru talman.

Anf. 15 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Jag har alltid i mitt politiska engagemang varit övertygad om att de allra flesta, även politiska motståndare, vill väl. Så är det också i det här fallet. Jag betvivlar inte engagemanget. Det är snarare ett faktum att vi i nästan alla dessa åtgärder har varit överens.

I ett avseende skilde det. Det var när Moderaterna under våren föreslog att man skulle ha allmänna stöd på 100 miljarder per år oavsett hur mycket företag drabbades av krisen. Där var vi inte överens. Men sedan dess har tack och lov Moderaterna också ändrat sig. De vill precis som vi rikta stöden till dem som behöver dem och som drabbas av krisen.

Fru talman! Det är i dag, till skillnad från i våras, väldigt många företag i servicesektorn, besöksnäringen, kultursfären, resebranschen med mera som är hårdast drabbade. Det kanske ska vara så i det demokratiska samtalet att oppositionen tycker att det alltid går för långsamt. Men vi är väl medvetna om att det brukar ta betydligt längre tid att ta fram lagar och betydligt längre tid att ta fram budgetar. Vi jobbar nog snabbare som regering än vad någon annan regering har gjort.

Räcker det? Nej, jag är den första att skriva under på att man med den snabba utvecklingen av en pandemi och dess effekter – inte bara på vårt land utan även globalt – skulle önska att vi kunde jobba ännu snabbare. Men vi har ju de processer vi har; vi har den lagstiftningsprocess vi har, och vi har de förhållanden mellan regeringen och myndigheterna vi har.

Kommer vi att göra ytterligare saker? Ja, jag utesluter inte att vi kommer att göra förändringar i stöden allteftersom utvecklingen av pandemin fortlöper. Men vi gör också vårt yttersta, tillsammans med myndigheterna, för att klara av att stötta företagen så snabbt det bara går. En del av detta äger vi inte själva, och det vet Mats Green också. En hel del av dessa stöd måste godkännas av Europeiska unionen innan man kan gå vidare, och så hade det varit oavsett regering eftersom Sverige är medlem av Europeiska unionen. Med det sagt ska vi göra vårt yttersta för att se till att stötta jobb och företagande.

Jag hör också kritiken från företagare, även i direkta samtal, om att det inte har varit tillräckligt och att man gärna skulle vilja ha mer. Jag har full förståelse för det i den här svåra tiden, men likväl måste vi se att det under förra året betalades ut tiotals och åter tiotals miljarder av skattebetalarnas pengar för att just stötta svenska företag och svenska jobb. Vi ser också att effekten när det gäller företagen är att antalet konkurser sjönk 2020 jämfört med 2019 – även om det ser olika ut i olika branscher, vilket jag är den första att skriva under på.

Hur ser det då ut inför 2021? Ja, Cecilie Tenfjord Toftby var helt säker på att det skulle bli ännu värre 2021. Vi måste göra vårt yttersta för att det inte ska bli så. Har vi alldeles för många arbetslösa? Ja, absolut! Vi har 100 000 arbetslösa, och väldigt många har dessutom blivit arbetslösa i branscher som brukar fungera som ingångsjobb för unga och nyanlända. Det är klart att vi ska fortsätta göra vårt bästa för att stötta företagen och få ut stöden när riksdagen väl har beslutat om dem. Därefter behöver vi också göra vårt yttersta tillsammans med företagen för att återstarta landet, för med all respekt: Vi ska göra vårt yttersta för att stötta företagen, men i längden är det inte stöd som kommer att rädda dagen utan att vi kan få igång verksamheten när vi har en vaccinerad befolkning.

Anf. 16 MATS GREEN (M):

Fru talman! Med all respekt för ministerns standardanförande oavsett fråga: Det finns mycket att kommentera här.

Bland annat har vi fått tvinga regeringen till förslagen när det gäller 60 procent av det som regeringen har föreslagit. Vi har ju skaffat en majoritet i Sveriges riksdag för att driva igenom sådant som regeringen sedan, i princip skrikande, har fått genomföra i efterhand. Det är det ena man skulle kunna säga. Det andra gäller detta att det har gått väldigt snabbt. Nej, vi fattade beslut om möjligheten till nya pandemilagar redan innan sommaren. Det dröjde till i början av det här året innan den kom på plats. Jag tror att man ska vara medveten om det, fru talman.

Som om det inte räckte kan vi konstatera att det tydligen kom som en chock för statsministern att det skulle kunna komma en andra våg. Det var vad han sa till Sveriges Television. Jag åberopar inte någon lysande spåkula hos oss moderater, men jag kan säga att han helt enkelt hade kunnat läsa vårt budgetförslag några månader tidigare för att se att det nog fanns en väldigt stor risk för en andra våg. Det gällde dessutom inte bara vårt budgetförslag, utan det var väl en stor risk som även omvärlden räknade med.

Jag skulle också vilja kommentera Tillväxtverket och att myndigheten nu anställer 400 nya handläggare. Det är ju bara tråkigt att det nu ska ta kanske uppemot ett halvår, eller åtminstone två månader, från det att regeringen har klargjort åtgärden innan man får stödet, trots att man i våras – som ministern sa – kunde få korttidsstöd efter åtta dagar. Det är helt oacceptabelt, och det är ohållbart.

Återigen, vi behöver vara överens om att det vi har beslutat om, oavsett vem som har föreslagit vad, ska komma företagen till del. Jag skulle vilja avsluta med att citera en restaurangföretagare hemma i Jönköping. Han säger: Småföretagare har inte en admintjänst, utan där sitter vd:n själv med ansökningarna. Så är det. Ni behöver skärpa er och styra upp era myndigheter, Ibrahim Baylan!

Anf. 17 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Frågan handlar om en diskussion som vi har haft vid ett antal tillfällen eftersom detta är viktiga frågor. Det handlar om stöden, och just nu framför allt om stöden till restauranger – och till hotell, ska jag säga, för även där är situationen väldigt svår. Som någon sa här tidigare är detta på riktigt, och därför blir det naturligtvis också det vi jobbar med.

Att man inte kan ställa samma fråga och få olika svar i ett läge där vi gör vårt yttersta för att se till att stötta våra företag – och där vi jobbar så snabbt som någon regering kan göra inom de ramar som alla regeringar har att förhålla sig till – tror jag att även Mats Green egentligen förstår, även om det inte är hans roll att hylla regeringen. Det förstår jag också.

Fru talman! Vi är i ett väldigt besvärligt läge. Det är svårt för landet, förstås, och jag tror att det är svårt för vår befolkning. I likhet med människorna i många andra länder skulle man mer än gärna gå tillbaka till en normal situation. Där är vi inte ännu. Vår förhoppning är att vi ska kunna komma dit med vaccinering, men under tiden kommer vi att behöva behålla ett antal restriktioner för att se till att stävja smittan och rädda människoliv.

Samtidigt har vi, precis som jag sa tidigare, lagt fram förslag som är behandlade eller på väg att bli behandlade av riksdagen. De handlar om att utöka de stödprogram som vi har använt under hela pandemin – korttidspermitteringar, omställningsstöd, omsättningsstöd med mera. Vi ska naturligtvis göra vårt yttersta för att få ut dem. Det finns ingen som har något annat intresse än att de här pengarna ska gå ut till de företag som både har rätt till dem och som behöver dem i ett väldigt desperat läge. Men jag tror också att följande är oerhört viktigt: När vi använder så oerhört mycket av våra gemensamma skattepengar har svenska folket rätt att förvänta sig att pengarna faktiskt går till dem som ska ha dem. De ska inte hamna i fickan på lurendrejare eller, för den delen, organiserad brottslighet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2020/21:350 om säkerhetsbrister vid Sis ungdomshem

Anf. 18 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Mikael Damsgaard har frågat mig om jag är beredd att verka för att ansvaret för den slutna ungdomsvården överförs till Kriminalvården och om jag anser att det är lämpligt att personer som är dömda till slutna ungdomsvård för allvarlig brottslighet är placerade på samma institutioner som ungdomar som har placerats av socialtjänsten enligt LVU samt vilka beslut avseende detta jag är beredd att fatta.

I Sverige har vi en lång tradition av att inte döma personer under 18 år till fängelse. Den slutna ungdomsvården ska förstärkas och förbättras. På de särskilda ungdomshemmen finns redan behandlingsmetoder och behandlingsprogram som är särskilt anpassade för unga, och det finns även en väl fungerande skolverksamhet.

Jag, liksom Mikael Damsgaard, finner det olämpligt att unga som dömts till slutna ungdomsvård ska vistas på samma avdelning som omhändertagna ungdomar enligt LVU. Regeringens bedömning är att en separa-

tion mellan LVU- och LSU-ungdomar ger ökade möjligheter till en säkerhetsnivå som är anpassad för respektive placeringsgrund och leder till ökad trygghet för både ungdomar och personal. Mot bakgrund av detta gav regeringen i oktober förra året Statens institutionsstyrelse, Sis, i uppdrag att planera för inrättande av differentierade säkerhetsklasser inom myndighetens särskilda ungdomshem och att vidta säkerhetshöjande insatser vid de avdelningar där dömda högriskungdomar vårdas.

Som en konsekvens av regeringsuppdraget fattade Sis generaldirektör den 18 januari i år ett beslut om att LSU- och LVU-avdelningar ska delas upp inom hela Sis samt att ungdomshemmen i Södertälje och i Kalix ska få högre nivå på säkerheten än vad som tidigare funnits på Sis. Det säkerhetshöjande arbetet på Sis har således påbörjats, och vi kommer att noggrant följa detta arbete.

Säkerheten inom Sis är oerhört viktig. Det våldskapital som vi ser i samhället och bland vissa gängkriminella ungdomar i dag såg vi inte för 10–15 år sedan. Regeringen avser att inom kort tillsätta en utredning som ska göra en översyn av regelverket kring den slutna ungdomsvården. Vårdtiderna ska motsvara brottslighetens allvar, och möjligheterna till stöd- och kontrollåtgärder efter frigivningen från ungdomshemmen behöver förbättras. Återfallsfrekvensen ska minska, och miljön på de särskilda ungdomshemmen ska vara trygg och säker för såväl ungdomar som personal.

Anf. 19 MIKAEL DAMSGAARD (M):

Fru talman! Jag vill först tacka statsrådet för svaret.

Den här interpellationen föranleddes av ytterligare en rymning från den slutna ungdomsvården. Denna gång var det i mitt hemlän Västmanland. Tisdagen den 12 januari rymde en ung man från Sundbo ungdomshem utanför Fagersta. Enligt uppgifter i medierna är den aktuella personen dömd till slutna ungdomsvård för två fall av mordförsök, och detta ska dessutom ha varit den tredje gången personen rymde.

Det här exemplet kan möjligtvis avvisas med att det är anekdotiskt. Politiska beslut bör rimligtvis inte grundas på anekdoter. Men dessvärre sätter detta exempel tydligt fingret på den problematik som Statens institutionsstyrelse och den slutna ungdomsvården står inför.

Det man ska ha klart för sig när man talar om den slutna ungdomsvården är att det handlar om personer som har blivit dömda för mycket allvarliga brott. Det handlar om rån, grov misshandel och våldtäkter. I vissa fall är det mord eller mordförsök. De som avtjänar påföljden slutna ungdomsvård var förvisso minderåriga när brottet begicks, men bland dem som i dag är placerade av Statens institutionsstyrelse för att avtjäna denna påföljd har två tredjedelar hunnit fylla 18 och är myndiga.

Att bli dömd till slutna ungdomsvård är naturligtvis ett straff för den enskilde. Men det är också en möjlighet. Det är en möjlighet att klippa banden till kriminaliteten på hemmaplan, att slutföra sin skolgång och att bli fri från droger.

En förutsättning för att man ska kunna bedriva en välfungerande vård för de unga som har blivit dömda till slutna ungdomsvård är naturligtvis att de finns på plats där vården ska bedrivas. Det är då bekymrande att det bara under förra året rymde 26 personer från den slutna ungdomsvården, varav några fall var regelrätta fritagningar.

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

Vi ser en samhällsutveckling där brottsligheten kryper allt längre ned i åldrarna. Allt yngre barn rekryteras av kriminella gäng, där minderåriga ibland också står för mycket allvarlig brottslighet.

När gängkriminaliteten tar sig in på ungdomshemmen behövs ett helt annat fokus på säkerhet än vad som hittills har varit fallet. Moderaterna har därför föreslagit att Kriminalvården ska ta över ansvaret för den slutna ungdomsvården och att verksamheten ska bedrivas vid en särskild enhet inom Kriminalvården.

Vi har valt att kalla det särskilda ungdomsfängelser. Det kan möjligtvis låta provocerande för en del, men det sätter fingret på vad det handlar om: säkra anstalter, anpassade för unga, ibland minderåriga, där det finns förutsättningar för att bedriva den vård, behandling och utbildning som krävs för att dessa ungdomar, som blivit dömda för allvarliga brott, också ska kunna återanpassas till samhället.

Regeringen aviserade för några veckor sedan att en ny utredning om den slutna ungdomsvården ska tillsättas. Jag vill därför fråga socialministern om hon är beredd att verka för att utredningen även ska titta på frågan om den slutna ungdomsvårdens organisatoriska hemvist.

Anf. 20 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag tror att Mikael Damsgaard mycket väl känner till att den utredningen hör till justitieminister Morgan Johanssons ansvarsområde. Jag tänker inte utveckla direktiven och hur arbetet med dem går, utan den frågan får ställas till justitieministern. Jag hoppas att det är förståeligt och att vi kan fokusera på frågan om det arbete som bedrivs vid Statens institutionsstyrelse och de säkerhetshöjande åtgärder som har vidtagits och de som behöver vidtas ytterligare.

Jag vill gärna understryka att vi till stor del är eniga när det gäller det som Mikael Damsgaard beskriver. Vi har en eskalerande situation när det gäller ungdomskriminaliteten. Den kryper längre ned i åldrarna. Detta medför också att det inte i alla delar är möjligt att bedriva verksamheten vid Statens institutionsstyrelse på samma sätt som man gjorde för ett eller två decennier sedan. Däremot har man lång erfarenhet av att möta ungdomar.

Låt mig också säga att när det gäller säkerhet, kompetens och att man inte får avvikelser – det vill säga att personer lämnar institutionerna – kan det handla om både personer som avtjänar sluten ungdomsvård enligt LSU och personer som är tvångsomhändertagna och alltså sitter där med LVU. Det säkerhetshöjande arbetet är väldigt viktigt för Sis att bedriva, alldeles oavsett var man anser att en LSU-ungdom ska avtjäna sitt straff.

Mikael Damsgaard talar om ungdomsfängelser. Oavsett om det kallas ungdomsfängelse, anstalt eller institution med mycket hög säkerhet tror jag att den som besöker Södertälje eller Kalix i dag, och framför allt när man har vidtagit ytterligare åtgärder med perimeterskydd och så vidare, upplever att det inte är så mycket till det yttre eller säkerhetsmässigt som skiljer sig från kriminalvård. Man det som skiljer sig och som jag inte tycker att man ska underskatta är innehållet i verksamheten. Från Kriminalvården beskriver man själv att man inte är van vid att vårda, behandla och möta så unga människor.

Jag tycker också att det ligger något i det faktum att man som 15-, 16- eller 17-åring inte sitter på slutna anstalter i Kriminalvårdens regi.

Säkerheten måste förstås vara enormt hög. Vi ska naturligtvis inte ha vare sig fritagningar eller avvikelser i den omfattning vi har sett. Helst ska det vara så nära noll som det bara går.

Att bedriva en fungerande skolgång, en behandling som är anpassad efter unga människor och eventuell vård är dock något som jag menar att Statens institutionsstyrelse har goda förutsättningar för, men man måste bli ännu bättre. Det handlar både om säkerhetshöjande insatser och om kompetenshöjande insatser generellt i myndigheten.

Utan att gå in för mycket på direktiven vill jag också säga att något som har kommunicerats till LSU-utredningen gäller detta med åldrarna. Om den dömda har fyllt 18 år när domen faller finns redan i dag möjligheten att placera personen inom kriminalvården. Ska man kanske göra det i större utsträckning? Man ska inte ta hela gruppen från 15 år och uppåt utan titta särskilt på dem som får sin dom efter att den har fyllt 18 år.

Mitt svar är egentligen att jag förstås inte är tillfreds med att vi har fritagningar eller avvikelser. Det är också väldigt otryggt att arbeta om man känner att säkerhetsinsatserna inte är optimala. Då känner man sig helt enkelt inte trygg på sin arbetsplats. Det är inte minst viktigt för den personal som arbetar där. Detta med säkerhetshöjande insatser är ett arbete som bedrivs väldigt intensivt inom ramen för Sis, och jag tror att frågan om att ha en annan benämning på institutionerna i Södertälje och Kalix med ännu mer säkerhetshöjande insatser nog mer är semantik.

Anf. 21 MIKAEL DAMSGAARD (M):

Fru talman! Att flytta ansvaret för den slutna ungdomsvården från Sis till Kriminalvården löser naturligtvis i sig inte alla problem. Det är också en förändring som behöver utredas ordentligt, och en omorganisation behöver också föregås av en noggrann planering.

Men inte desto mindre handlar det också om att ta en riktning. Jag ser att det är ganska skilda logiker mellan att bedriva en verksamhet med grund i LVU och LVM respektive LSU, där personerna har blivit dömda för brott.

Det är uppenbart att säkerheten vid Sis ungdomshem i dag inte är tillräckligt god för det klientel av grovt kriminella ungdomar som är dömda till slutna ungdomsvård. Rymningarna som jag tog upp i mitt föregående anförande är ett exempel på det. Ytterligare ett tecken på den allvarliga situationen är det ökande antalet incidenter med hot och våld på institutionerna.

I myndighetens årsredovisning går det att utläsa att antalet incidenter med hot och våld mot personal ökade med 22 procent mellan 2017 och 2019 och att antalet incidenter med hot och våld mellan ungdomar under samma period ökade med 48 procent.

Även om Statens institutionsstyrelse har påbörjat ett arbete för att stärka säkerheten vid ungdomshemmen menar jag att det ändå är tveksamt om Statens institutionsstyrelse långsiktigt bör vara den myndighet som ansvarar för genomförande av straffrättsliga påföljder för allvarlig brottslighet.

Jag vill ändå säga att det arbete som Sis nu har påbörjat är viktigt. Flera åtgärder, till exempel vid de två institutionerna med förhöjd säkerhet, går i önskvärd riktning och skulle dessutom kunna utgöra byggstenar till en framtida enhet inom Kriminalvården.

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

Det är också tydligt att tryggheten och säkerheten, även i den del av verksamheten som arbetat med LVU-placerade ungdomar, behöver förstärkas, som statsrådet också var inne på. Det är viktigt att det arbetet fortgår parallellt med att den slutna ungdomsvården och dess organisatoriska hemvist utreds.

Även bland LVU-ungdomarna finns många som är placerade på grund av kriminell livsstil. Trots detta menar jag att det är tveksamt att man har ungdomar placerade tillsammans enligt LVU respektive LSU. Det är väldigt skilda grunder. Jag välkomnar därför myndighetens beslut om att ungdomar som är dömda till slutna ungdomsvård inte ska vårdas på samma avdelningar som de som är placerade enligt LVU.

Men jag ställer mig ändå frågande till om det är lämpligt att LSU-dömda och LVU-placerade över huvud taget vårdas på samma institutioner. En följdfråga är därför om statsrådet tycker att det är tillräckligt att ungdomar i de två olika kategorierna vårdas på olika avdelningar eller om de också borde vårdas på helt olika institutioner.

Anf. 22 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag tycker inte att det låter som om Mikael Damsgaard och jag står så långt från varandra. Ibland tror jag att det handlar mer om informationen från Statens institutionsstyrelse och kanske också, som jag beskrev tidigare, vad man ser framför sig när man talar om ungdomsfängelse kontra institution eller Statens institutionsstyrelse.

När det gäller Statens institutionsstyrelse är avsikten att det ska finnas verksamhet i Södertälje och Kalix som bara är LSU-verksamhet. Det betyder att man inte kommer att möta LVU:ade ungdomar där.

Men det är viktigt att säga att det inte kan sättas likhetstecken mellan avvikelser eller incidenter på någon av institutionerna, som vi läser om, och att skälet till att någon sitter där är att denne har begått ett brott. Det förekommer incidenter med hot och våld, liksom oro och otrygghet hos personalen, och det finns ett behov i institutionsverksamheten av att höja säkerheten och öka kompetensen så att man vet hur man ska agera i olika situationer och hur man ska bemöta våldsamma ungdomar.

Det är förstås väldigt många fler som är på institution på LVU-grund eftersom de utgör en större andel. Men en stor del är också där på LSU-grund; det är viktigt att säga. Detta arbete ska bedrivas med omtanke om alla ungdomar som finns där. Många av dem är svåra att vårda och behandla.

Det är viktigt att ha en dialog, inte minst när det gäller – vilket utredningen också ska titta på – vad som händer efter att man har avtjänat sin LSU-tid. Det finns villkorlig frigivning och uppföljning från Kriminalvården på ett annat sätt. Detta vill vi se också inom ramen för Statens institutionsstyrelse: att man tittar på en motsvarighet till villkorlig dom.

Detta ska absolut inte underskattas. Det är alldeles för många som för snabbt efter att de frigivits befinner sig på orten eller i föräldrahemmet igen och kan återuppta sitt leverne. Detta har inte riktigt med Sis att göra, utan det har med hela kedjan att göra. Vi måste se till att man får bättre förutsättningar.

Jag vill också säga – inte till Mikael Damsgaard, för han vet det, men möjligen till andra som lyssnar – att alla som vistas på en Sis-institution gör det därför att det krävs en låst avdelning. Man har helt enkelt från

samhällets sida försökt att på andra sätt ge vård och behandling och att bryta ett beteende som kanske är destruktivt. Det handlar alltså alltid om låsta institutioner.

Nu säger generaldirektören väldigt tydligt hur det är tänkt att arbetet ska gå till. Man ska ha LSU-ungdomar i Södertälje och Kalix. Där kommer säkerheten att vara högre än den är någonstans inom Sis i dag. Det är därför jag säger att om man söker en högre säkerhetsnivå tror jag egentligen att man kommer att kunna få det.

Frågan är hur vi på allra bästa sätt ser till att ge alla ungdomar som är hos Sis, inte minst de som har dömts för grova brott – annars skulle de inte sitta på en Sis-institution – en bättre behandling och vård så att de klarar skolan och så vidare och därmed i mindre utsträckning återfaller i brott. Detta måste vara syftet, oavsett om det sker inom Kriminalvården eller Sis.

I dagsläget är bedömningen att Sis har en helt annan erfarenhet av och kunskap om detta. Nu kan de dessutom höja sin säkerhetsnivå och se till att dela upp så att de – inte bara på de institutioner jag nämnde utan även i övrig verksamhet – vårdar, behandlar och hanterar LVU-ungdomar och LSU-ungdomar på olika avdelningar och för sig. Jag tror att det är väldigt klokt. Tidigare såg man inte samma behov av detta, men som jag sa: Det är uppenbart att kriminaliteten kryper längre ned i åldrarna, och det är många gånger väldigt rätt. Detta krävs både för att ungdomarna ska få bästa möjliga förutsättningar när tiden på Sis-institutionen löper ut och för att personalen ska känna trygghet, vilja arbeta och kunna göra ett bra jobb inom Sis.

Anf. 23 MIKAEL DAMSGAARD (M):

Fru talman! Det är väldigt positivt att dessa två institutioner med höjd säkerhet inrättas och blir exklusiva LSU-institutioner. Frågan kvarstår dock: Ska LSU-ungdomarna helt och hållet skiljas från LVU-ungdomarna? Så tolkar jag inte svaret, utan jag tolkar det som att man har två institutioner med högre säkerhet men att det kan finnas LSU-ungdomar på avdelningar även på andra institutioner.

Att Statens institutionsstyrelse står inför betydande utmaningar kan inte nog understrykas; det framgår inte minst av den här debatten. Detta gäller inte minst den slutna ungdomsvården. Kanske är det delade ansvaret mellan Socialdepartementet, Justitiedepartementet och Regeringskansliet respektive mellan socialutskottet och justitieutskottet i riksdagen en förklaring till vad man skulle kunna beskriva som en bristande politisk vårdnad om myndigheten och dess verksamhet. Ett delat ansvar blir ju så lätt ingens ansvar.

Det är positivt att regeringen nu tillsätter en utredning som ska se över den slutna ungdomsvården. Men att utredaren i direktiven inte får i uppdrag att vare sig föreslå höjd maxtid för den slutna ungdomsvården eller utreda den centrala frågan om vilken myndighet som är bäst lämpad att bedriva den slutna ungdomsvården är för mig svårt att förstå.

Jag vill i alla fall tacka Lena Hallengren för en intressant debatt och ser fram emot att fortsätta diskutera hur den slutna ungdomsvården liksom Sis verksamhet i övrigt kan utvecklas.

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

Anf. 24 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Tack igen, Mikael Damsgaard, för en viktig debatt och en trevlig ton! Det är en utmaning, inte minst för Statens institutionsstyrelse men också för Kriminalvården och för samhället i stort, hur vi ska hantera gruppen ungdomar med ett väldigt stort våldskapital. Det är ingen tvekan om att detta har krupit ned i åldrarna.

Jag ska inte ställa en fråga, för Mikael Damsgaard kan ju inte svara nu. Men det är en sak att prata om att de är 18 år och i gränslandet, men vi talar ändå om allt från att man blir straffmyndig vid 15 år. Regeringen menar i alla fall att 15-, 16- och 17-åringar inte ska in i Kriminalvården och sitta med vuxna straffade brottslingar. Vi vill däremot att man i LSU-utredningen tittar på om den grupp som är så pass i gränslandet att man har fyllt 18 år när domen faller ska hanteras av Sis eller om man då ska bedömas som myndig och därmed skulle kunna avtjäna sitt straff inom Kriminalvården.

Det är ett viktigt arbete som Statens institutionsstyrelse har påbörjat och drivit under en tid. Statens institutionsstyrelse och Kriminalvården har en nära samverkan för att se till att Kriminalvården bidrar med de kunskaper som finns i det säkerhetshöjande arbetet.

Men när det handlar om att möta barn och, i det här fallet, kanske framför allt unga vuxna har Statens institutionsstyrelse mycket längre erfarenhet och upparbetade processer, program, behandlingar och så vidare och inte minst en skolverksamhet som är väl utbyggd för den gruppen. Detta är helt avgörande – lyckas de inte bryta sitt destruktiva beteende riskerar vi förstås återfall när de sedan lämnar institutionen.

Att ansvaret delas mellan social och justitie både i riksdag och regeringskansli och kanske på andra håll ska inte ses som att det inte är någons ansvar. Jag tycker att vi alla tar väldigt stort ansvar. Det finns ett stort intresse och engagemang för Statens institutionsstyrelse. Det är ett viktigt arbete de bedriver, som jag också tror kommer att ge resultat.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2020/21:383 om fastspänning som tvångsåtgärd inom psykiatrin

Anf. 25 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Clara Aranda har frågat mig om jag avser att verka för att fastspänning som tvångsåtgärd inom psykiatrin på sikt ska fasas ut helt.

Inledningsvis vill jag säga att den psykiatriska tvångsvården vilar på samma värdegrund som den vård som ges frivilligt, en humanistisk människosyn där omtanken om den som vårdas är och ska vara vägledande. Patienter som vårdas med stöd av någon av tvångslagarna har i samma utsträckning som i all annan hälso- och sjukvård rätt till en god vård som bygger på respekt för patienternas självbestämmande och integritet. Vård och behandling ska så långt det är möjligt utformas och genomföras i samråd med patienten.

Inskränkningar i grundlags- och konventionsskyddade fri- och rättigheter får som regel bara ske i begränsad utsträckning med stöd av lag. Därför anges det i tvångslagstiftningen tydligt vilka särskilda tvångsåtgärder

– utöver själva frihetsberövandet – som får tillgripas och under vilka förutsättningar detta får ske. Lagstiftarens utgångspunkt är att dessa tvångsåtgärder bara får användas när det inte finns någon annan utväg att tillgå i en verkligt besvärlig situation. Vad gäller fastspänning med bälte ska det vara fråga om risk för allvarlig fysisk skada, och åtgärden får aldrig tillgripas i bestraffningssyfte.

Jag delar Clara Arandas bild av att fastspänning, i jämförelse med andra tvångsåtgärder, är ett utomordentligt långtgående ingrepp i den enskildes rättssfär och att tillämpningen ska begränsas så långt det bara är möjligt. Mot den bakgrunden gav regeringen under 2016 genom tilläggsdirektiv den nationella samordnaren inom området psykisk hälsa i uppdrag att göra en översyn av tvångsåtgärder mot barn och bedöma om vissa tvångsåtgärder helt bör avskaffas.

Utredningen gjorde bedömningen att det kan finnas situationer där tvångsåtgärder såsom fastspänning med bälte är nödvändiga men att tillgripandet av tvång bör begränsas till sådana situationer där det är nödvändigt för att rädda liv eller ge adekvat vård och behandling. Bedömningen baserades på ett gediget utredningsarbete där utredningen bland annat knutit till sig en referensgrupp med barn och unga som själva har tvångsvårdats och spänts fast med bälte. Utredningens förslag föranledde de lagändringar som Clara Aranda nämner i sin fråga.

Jag delar utredningens bedömning att det i extrema undantagsfall, såväl vad gäller barn som vuxna, kan finnas situationer då en fastspänning behöver tillgripas till exempel för att rädda liv. Jag avser i nuläget därför inte att verka för att fastspänning ska fasas ut helt. Jag är dock helt enig med utredningen om att kraftfulla insatser behöver vidtas i syfte att systematiskt kontrollera hur tvångsåtgärder används samt att det krävs initiativ för att utveckla kunskap, kvalitet och kompetens i den psykiatriska tvångsvården. Sammantaget är detta förutsättningar för att kraftigt kunna minska användningen av tvångsåtgärder.

Regeringen fördelar för 2021 ungefär 1,7 miljarder kronor till kommuner och regioner genom en överenskommelse med Sveriges Kommuner och Regioner. Dessa medel kan användas för att stärka och utveckla tvångsvården och stärka det systematiska kvalitetsarbetet i syfte att minska tvångsåtgärder. Regeringen har också gett Socialstyrelsen i uppdrag att stimulera och stärka det nationella arbetet med kompetens- och kvalitetsutveckling i den psykiatriska tvångsvården för barn. Uppdraget syftar bland annat till att minska antalet tvångsåtgärder.

Anf. 26 CLARA ARANDA (SD):

Fru talman! Tack, socialministern, för svaret på min interpellation! Den tar upp fastspänning som tvångsåtgärd, en fråga som jag anser måste lyftas fram i ljuset och diskuteras mer.

För att kortfattat beskriva vad fastspänning är: Det är alltså en tvångsåtgärd som används inom psykiatrin och som även kallas bältning eller bältesläggning. Åtgärden innebär att patienten blir fastspänd mot sin vilja. Det sker oftast i samband med tvångsmedicinering, där preparat som är lugnande, ångestdämpande eller antipsykotiska sätts in.

Lagen om psykiatrisk tvångsvård fastslår att tvångsvård ska vara en sista åtgärd när alla andra alternativ har uttömts. Enligt Socialstyrelsens patientregister användes fastspänning som tvångsåtgärd inom svensk psy-

kiatri vid 3 820 tillfällen under 2019, och det var 1 348 patienter som blev utsatta för denna tvångsåtgärd.

Under förra året valde regeringen att genomföra vissa ändringar i lagen om psykiatrisk tvångsvård och lagen om rättspsykiatrisk vård. Vad gällde specifikt bältesläggning som åtgärd vid tvångsvård av barn och unga innebar regeringens förslag och ändring en särreglering av tvångsåtgärden för personer under 18 år. Det blev alltså gällande att fastspänning med bälte bara ska få ske i undantagsfall och i högst en timme i stället för fyra timmar, som varit aktuellt tidigare. Utöver det ska IVO underrättas när en patient under 18 år har blivit utsatt för tvångsåtgärder vid fler än tre tillfällen under vårdperioden.

Dessa förändringar går i rätt riktning, men de är långt ifrån tillräckliga. Ett utsatt barn som är svårt sjukt kan fortsatt spännas fast mot sin vilja i en timme. Under rädsla, oro, panik och dödsångest är en minut att betrakta som en evighet. Barn ska inte behandlas på det sättet. Barn har rätt till vårdinsatser som behandlar och gör skillnad.

Om denna tvångsåtgärd kan kortas ned till en timme kan den också tas bort helt och hållet. Det var också Sverigedemokraternas bestämda uppfattning när frågan hanterades av riksdagen.

I sitt svar hänvisar socialministern till utredningens bedömning att det kan finnas extrema situationer där fastspänning behöver tillgripas för att till exempel rädda liv.

Jag har själv tagit del av fall där man har avslutat användandet av bältening och ersatt det med bland annat samtal och terapi, fall där svårt sjuka patienter tack vare detta sakta men säkert har fått sina liv tillbaka för att vården har valt att i stället arbeta med förebyggande åtgärder. Att sluta med bältesläggning och i stället börja med seriöst anpassad behandling har alltså varit avgörande i dessa fall.

Jag delar därför inte uppfattningen att fastspänning är den enda möjliga lösningen för att rädda liv – inte heller i extrema situationer.

Eftersom jag fått ett tydligt svar på frågan som jag ställde i min interpellation har jag i stället en följdfråga till ministern. Om det inte är aktuellt att påbörja en utfasning av fastspänning som tvångsåtgärd i nuläget, vilket är det som framkommer i svaret på interpellationen, skulle jag i stället vilja få svar på om ministern ser behovet av en utfasning på lång sikt. Är det något som kan bli aktuellt i framtiden?

Anf. 27 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Tack, Clara Aranda, för fortsatt diskussion!

Nu nämnde Clara Aranda just den proposition som riksdagen beslutade för knappt ett år sedan och som specifikt riktade in sig på tvångsåtgärder för personer under 18 år. Man skärpte möjligheten till en tvångsåtgärd men kortade också tiden den får pågå.

Än så länge rör detta alltså bara barn upp till 18 år, men det är klart att det är helt centralt att vi förbättrar också vuxna patienters situation. Det kommer vi att få anledning att återkomma till, är ett lite halvöppet svar på den frågan.

Jag vill verkligen understryka för den som lyssnar att detta är inom ramen för tvångsvården. Det finns inga tvångsåtgärder man kan vidta i andra sammanhang eller i vanlig vård, utan det är inom ramen för tvångsvård.

Clara Aranda ställer följdfrågan om man kan tänka sig att fasa ut detta på sikt. Jag säger inte att man inte skulle kunna fasa ut det på lång sikt. Det tror jag att många skulle vilja åstadkomma. Det jag svarade var att i nuläget har vi inte för avsikt att ändra lagstiftningen så att möjligheten inte finns, utan det krävs förstås arbete för att närma sig det.

Jag vill också säga något om varför man gör detta. Det handlar till exempel om att rädda liv. Någon som matvägrar måste få en sond, till exempel. Det finns helt enkelt situationer där man i dagsläget inte ser hur man annars skulle kunna rädda liv, vilket ju är skälet till att någon tvångsvårdas. Det krävs för att de inte tar emot vård på annat sätt.

Vi har ett exempel. Jag vet inte om det finns fler; det kanske Clara Aranda känner till. Island är ett land som har försökt utmönstra fastspänning. De har inte bara försökt utan fattat beslut om att göra det. Men det man kan se på Island så här långt är, som jag förstått det, att andra tvångsåtgärder då ökar. Det kan handla om tvångsmedicinering. Det handlar om fasthållning. Man kan naturligtvis alltid diskutera fastspänning kontra att bli fasthållen av människor, vad det gör för både personen som tvångsvårdas och personalen och hur möjligt det är för personalen att göra det. Det är inte sällan det blir våldsamma situationer. Hur ska man hantera detta?

Jag är väldigt överens med Clara Aranda om, och det är min inställning rent generellt, att med kunskap kan man möta många utmaningar i samhället väldigt mycket bättre. Det gäller inte minst att möta människor som är sjuka. Jag ska inte dra några andra paralleller, men vi har till exempel talat om att vi inte ska ha tvångsåtgärder inom demensvården därför att man kommer så långt med kunskap för att möta en person.

Som sagt: På lång sikt hoppas jag förstås att vi kan minimera tvångsåtgärder lite mer generellt, men i dagsläget är jag inte beredd att förändra lagstiftningen. Däremot är det otroligt viktigt, tycker jag, att vi tar vara på de möjligheter som vi kommer att få när det handlar om att begränsa till exempel fastspänning. Det handlar då inte bara om barn upp till 18 år, utan vi kommer att kunna göra detta även för människor i andra åldrar.

Anf. 28 CLARA ARANDA (SD):

Fru talman och statsrådet! Jag tänkte passa på att lyfta ett fall från verkligheten, ett fall som har varit medialt uppmärksammat och som verkligen har berört mig.

I mitten av maj förra året blir en 26-årig kvinna, som sedan tidigare är diagnostiserad med autism och anorexi, inskriven för vård på den vuxenpsykiatriska avdelningen 5 i Lund. Här finns ett regionalt ätstörningscentrum, och hit remitteras de allra svåraste anorexifallen i Skåne.

Den unga kvinnan, som bara väger 28,7 kilo, ska tvångsvårdas. Det är ett beslut som fattats av förvaltningsrätten och en åtgärd som anses vara skillnaden mellan liv och död för den sjuka kvinnan.

På plats handlar det om att häva självsvälten, och de ansvariga läkarna prioriterar detta högst av allt. Det är ett strikt schema för näringsintag som ska följas och ett förutbestämt antal kalorier som ska intas varje dag. Måltiderna, som ska förtäras på avdelningen, sker på tid. Den patient som inte klarat att äta upp sin mat får den del som lämnats kvar via sond. Om det inte sker frivilligt görs det genom tvång.

Denna kvinnas autism innebär att kvinnan behöver tydliga instruktioner och tid på sig för att ta till sig minsta förändring. Men i stället för att

få en anpassad vård som tar hänsyn till detta blir kvinnan fastspänd i bältesäng och tvångsmatad redan den första dagen. Det blir början på flera månader med tvångsåtgärder. Från maj till oktober bältsas den sjuka och utsatta kvinnan 54 gånger.

Detta är fruktansvärt. I mina ögon är det också raka motsatsen till en humanistisk människosyn och en god vård som bygger på respekt för patientens självbestämmande och integritet. Det här ska inte få förekomma inom svensk psykiatri.

Fru talman! Innan pandemin besökte jag just psykiatri i Lund. Anledningen till det var mitt intresse för brukarstyrd inläggning. Brukarstyrd inläggning har visat sig vara ett väldigt framgångsrikt sätt att arbeta på. Vårdformen innebär att personer med allvarligt självskadebeteende eller självmordstankar har möjlighet att lägga in sig själva vid behov. Det blir alltså ett slags självvald slutenvård.

I grund och botten handlar det om att ge patienterna inflytande över sin egen vård. Mycket ansvar läggs över på patienterna själva. Det handlar alltså om väldigt svårt sjuka patienter. Brukarstyrd inläggning är därför ett tydligt exempel när det gäller vikten av att främja autonomi och egenmakt vid behandling inom psykiatri.

Jag tar upp just detta exempel eftersom det står i motsats till allt vad fastspänning genom tvång innebär. Det finns uppenbara behov av att utveckla tvångsvården vidare och att faktiskt ta till sig studier och ny kunskap i syfte att utveckla och inte minst modernisera den psykiatriska vården. Att fasa ut fastspänning borde vara ett steg i den riktningen.

Anf. 29 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Det är en situation, tänker jag, som förstås berör oss alla. Att vi ska ha tvångsmetoder över huvud taget känns ju inte som det ideala, men den situation som finns tvingar ibland fram det. Vi har velat begränsa det, kontrollera det, följa upp det och ha tillsyn över det när det gäller barn och unga upp till 18 år. Vi behöver gå vidare också när det gäller vuxna.

Jag tror också att det är viktigt att säga, framför allt när det gäller fastspänning, att det är kontinuerlig tillsyn av vårdpersonal. Det ställs krav som gör att detta absolut inte är åtgärder som man tar till om man inte har prövat annat som står till buds. Det ska stå i rimlig proportion till syftet med själva åtgärden. Det får bara användas när patienter riskerar att skada sig själva eller andra. Det får absolut inte handla om bestraffning. Det ska inte bara vara tillsyn av vårdpersonal i stunden, utan vi ska också från samhällets sida ha en fungerande tillsyn, så att vi vet hur det ser ut. När används tvångsåtgärder, i vilka sammanhang? Följs regelverk?

Med undantag för medicinering är fastspänning den vanligaste tvångsåtgärden. Det manar verkligen till eftertanke. Jag ska erkänna att jag blev lite överraskad när jag hörde detta tidigare, för jag trodde inte att det var så vanligt. Sedan ska det väl sägas att det sannolikt är ett mindre antal – kanske i de situationer som Clara Aranda beskriver – som utsätts för flera av dessa tvångsåtgärder och fastspänningar.

Desto viktigare, skulle jag säga, är det att vi arbetar brett och att vi inte bara ändrar en lagstiftning. Det handlar om att vi arbetar med att kanske öka personalen. Det kan finnas annan kompetens, så det kan handla om att den personal som finns får kompetensutveckling. Mycket handlar om, som jag nämnde tidigare, att möta detta med kunskap.

Det kan också handla om att bygga mer ändamålsenliga lokaler. Det är kanske inte i alla sammanhang som lokalerna är optimalt utformade. Det handlar om att det verkligen finns ett vård- och behandlingsinnehåll som är adekvat. Det behöver naturligtvis utformas väldigt specifikt utifrån hur individens behov ser ut. Inte minst behöver det finnas aktiviteter att tillgå som motverkar passivisering. Det finns mycket som man behöver ägna sig åt för att tiden för tvångsvård ska bli så kort som möjligt och ge den effekt som är syftet. Syftet är att rädda individers liv och att de ska få ett bättre mående. Man ska vända en utveckling.

Arbetet med barn och unga är igångsatt, och det behöver verkligen fortsätta. Jag ser också att gruppen vuxna måste få motsvarande förbättring.

Anf. 30 CLARA ARANDA (SD):

Fru talman! Vi var lite inne på hur Island hanterar detta. Om vi ser på vår omvärld ser vi att det faktiskt finns länder som inte spänner fast psykiskt sjuka patienter med bälte. Så mycket vet vi. Vi kan ta Island som exempel. Där slutade man spänna fast psykiskt sjuka redan år 1932. I stället fokuserar man på att använda sig av metoder där samtal och mänsklig kontakt primärt används för att få patienten lugn. Som socialministern lyfte handlar det om fysiska grepp och fasthållning, men det handlar också om att samtala för att lugna patienten. Där tränas personalen i team, och de får kanske lära sig ett helt annat sätt att hantera våldsamma och farliga patienter.

Det finns alltså exempel på andra metoder som jag tycker är betydligt mer humana, där patienten inte behöver bli helt omyndigförklarad eller fullkomligt utlämnad. Om regeringen nu anser att det är en förbättring att genomföra omregleringar som innebär att fastspänning ska ske i mindre utsträckning och under kortare tid måste rimligtvis en total utfasning av tvångsåtgärden vara den absolut bästa lösningen på sikt.

Stigmatisering och okunskap lämnar tyvärr utrymme för att psykiskt sjuka individer inte bemöts och behandlas på ett likadant sätt som personer med fysiska sjukdomar. Det gäller också inom vården, och det visar sig inte minst i gamla daterade metoder som inte har någon plats inom psykiatrin.

Om vi vill göra skillnad kan vi också göra det. Jag hoppas att denna viktiga fråga kan få det fokus som den förtjänar.

Med detta sagt vill jag tacka för en bra debatt.

Anf. 31 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Då säger jag att det mycket väl kan vara så att vi har möjlighet att på längre sikt fasa ut fastspänningar. Jag tror att man också ska titta på tvångsåtgärder generellt, hur de faktiskt används.

Jag lyfte Island förut, för jag har inte uppfattat att det är så många länder som har lyckats fasa ut detta. Man har kanske kommit olika långt, och man har kanske detta som en målsättning. Men det finns en oro, om man har detta som en målsättning och man är för snabb, att man i stället övermedicinerar och att man till och med gör det i förebyggande syfte för att det inte ska uppstå en situation där man känner ett behov av att hålla fast eller spänna fast.

Det handlar också om vad det kan leda till när man blir fasthållen av en annan individ eller flera andra individer. Vad kan det innebära i form

av ökad skaderisk? Det handlar också om integritetsaspekten. Den tror jag är snudd på jämförbar.

Vi vill inte ersätta en tvångsåtgärd med en annan åtgärd som kanske inte ger bättre effekt. Vi behöver verkligen möta detta, inte minst med ökad kunskap. Jag är väldigt överens med Clara Aranda om det. Jag tror att det gäller i de allra flesta sammanhang: att man med kunskap och ökad kompetens kommer väldigt långt.

Den personal som arbetar i verksamheterna har vi inte talat så mycket om nu, men det är klart att det är otroligt utmanande att arbeta i en verksamhet med personer som måste tvångsvårdas för att deras egna liv ska kunna räddas. Personalen måste ha rätt förutsättningar att både kunna hantera den situation som uppstår och ha den kunskap som krävs för att ge den behandling som behövs för att vända det här måendet.

Sedan kan jag inte annat än avsluta med att understryka att vi när det handlar om fysiska sjukdomar och diagnoser under en längre tid har hanterat det på ett sätt och psykiska sjukdomar och diagnoser på ett annat sätt. Om vi kan bryta stigman och se till att vi inte gör stor skillnad utan att det faktiskt handlar om vård för olika diagnoser är det väl alldeles utmärkt.

Tack så mycket för en bra debatt!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:371 om brukaravgifter som alternativ till trängselskatter

Anf. 32 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jimmy Ståhl har frågat mig om jag kan meddela göteborgarna och de boende i kranskommunerna att trängselskatten i Göteborg upphör 2047. Jimmy Ståhl har också frågat mig om jag och regeringen har övervägt att ta ut brukaravgifter för ny infrastruktur i stället för trängselskatt så som man i dag finansierar Sundsvallsbron och Motalabron samt använder frekvent i Norge.

Infrastrukturavgifter och trängselskatter har delvis olika syften. Infrastrukturavgifter har ett direkt syfte att finansiera bygget av en specifik ny bro, väg eller tunnel. Trängselskatten finns huvudsakligen för att motverka trängsel.

När det gäller trängselskatten i Göteborg finns den alltså inte endast för att bidra till finansieringen av Västsvenska paketet. Huvudsyftet är att förbättra framkomligheten och miljön. Vilken bedömning man gör 2047 är en fråga för framtidens beslutsfattare.

Anf. 33 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Vi har här i dag mottagit finansminister Magdalena Anderssons svar angående trängselskatt kontra brukaravgifter. Som göteborgare vet man att trängselskatten inte har varit omtyckt. Trängselskatten i Göteborg är en punktskatt på vägtrafik som tas ut på passager in i och ut ur ett definierat geografiskt område.

Huvudsyftena med trängselskatten sägs vara att minska fordonsträngseln i till exempel Göteborg och att man vill förbättra framkomligheten –

hör ni: *förbättra* framkomligheten – och samtidigt förbättra miljön i innerstaden och naturligtvis finansiera Västlänken.

I Göteborg har det varit ett massivt motstånd mot trängselskatten. Vi hade en folkomröstning där nejsidan vann med 56,8 procent över ja-sidan, som fick 43,2 procent. Valdeltagandet var ganska högt; det låg på 72,84 procent. Göteborgarna fick dock inte sin vilja igenom. Trängselskatten drevs igenom och är i dag ett faktum sedan länge.

Gällande syftena med trängselskatten kan jag läsa i Magdalena Anderssons svar att "huvudsyftet är att förbättra framkomligheten och miljön". Har då trängselskatten förbättrat framkomligheten i Göteborg? Nej, inte över huvud taget. Trängselskatten har däremot belastat göteborgarna rent ekonomiskt.

Min fråga är egentligen varför man bygger in trängsel i städerna i stället för att bygga bort den med ringleder. Är det bara för att motivera trängselskatten? Göteborg är en genomfartsstad för folk som ska åka till Malmö och Oslo. Dessa tvingas att köra genom Göteborg och därmed erlägga trängselskatt.

Jag kan inte i min vildaste fantasi förstå varför man inte tar de här pengarna och försöker att göra som huvudsyftet säger och förbättra framkomligheten och även miljön genom att göra ringleder i Göteborg. I stället tar man bort bilkörfält, visserligen ibland till förmån för kollektivtrafik, vilket är jättebra. Men man förbättrar inte framkomligheten för bilisterna.

Det är också en fråga: Ska vi ha en skatt som belastar bilister och gör det svårare med framkomligheten – och att man dessutom får betala för det? Det är lite absurt.

Därför hade det varit intressant att höra vad Magdalena Andersson tycker om att städer som har fått trängselskatt, som Göteborg och Stockholm, inte förbättrar för bilisterna utan alltså egentligen motverkar framkomligheten och belastar miljön. Ju mer man står i trängsel, desto mer avgaser spottar man ju ut.

Självklart finns det stora fördelar med vissa av byggena. Marieholms-tunneln är till exempel jättebra, och vi behöver definitivt en ny älvförbindelse. Som Hisingbron byggs blir den dock ett hinder för sjökollektivtrafiken.

Detta hade jag jättegärna velat ha svar på.

Anf. 34 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Bakgrunden till trängselskatten i Göteborg är att Göteborgs kommunfullmäktige tog ett principbeslut i januari 2010 om att man ville ha en trängselskatt i Göteborg. Efter en framställan beslutade sedan riksdagen att man skulle införa en sådan här trängselskatt.

Sedan var det, precis som Jimmy Ståhl säger, en folkomröstning i Göteborg. Det lokala beslutet var att inte gå vidare med det, utan man beslutade att trängselskatten i Göteborg skulle vara kvar. Vad som var orsaken till det beslutet tror jag att det finns andra som kan svara bättre på än jag.

Västsvenska paketet finansieras delvis av den här trängselskatten, och det är klart att både Marieholms-tunneln och Hisingbron är infrastrukturprojekt som kommer att underlätta för bilisterna i Göteborg. Tanken med Västlänken är ju att öka möjligheterna för tågtransporter och på så sätt också motverka trängsel på vägarna i Göteborg.

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

Anf. 35 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag sticker inte under stol med att det behövs infrastrukturprojekt. Infrastruktur är en av de viktigaste delarna vi har i samhället för att transportera människor till och från arbete och skola och när de till exempel ska åka och handla. Vi behöver alla typer av infrastruktur.

Göteborg har länge varit eftersatt, och det är lite därför jag i min fråga till finansminister Magdalena Andersson ifrågasätter varför man väljer att ha trängselskatt. Nu är jag mycket väl medveten om att Göteborg självt bad om denna lösning, fastän Göteborgs medborgare var emot densamma. Marieholmstunneln är av största vikt på grund av att Tingstadstunneln var för trång redan när den byggdes. Den var inte tillräckligt stor. Hisingsbron behövs på grund av att Götaälvbron håller på att rasa – kanske inte ordagrant, men den behöver bytas ut väldigt snart.

När trängselskatten infördes hade vi som bor i Hisings Backa trängselskattskameror överallt. Det gick inte att backa ut bilen från parkeringen innan man åkte på en avgift, och det var väldigt orättvist. Nu har vi trots allt lyckats få igenom ett Backaundantag, vilket vi boende i Backa är väldigt tacksamma för.

Samtidigt har man haft en bedömning att 2047 ska trängselskatten ha finansierat både tågtunneln, som kallas Västlänken, Marieholmstunneln, Hisingsbron och kanske några andra projekt. Magdalena Anderssons säger i sitt svar att framtidens beslutsfattare ska få bedöma om man ska ta bort trängselskatten eller inte. Min fråga till finansministern är om det handlar om Göteborgs beslutsfattare, eller om det är i riksdagen som beslutet ska tas.

Jag måste kunna åka tillbaka till Göteborg och prata med väljare och andra som är irriterade över trängselskatten och ge dem råd i hur de ska agera. Bygger man inte bort trängseln men ändå är ålagd att ta ut en trängselskatt måste man kunna agera. Jag vet att paketet är i full gång och att ekonomin behövs. Sedan kan man tycka vad man vill om vissa delar, men det är ett paket, så det är inte mycket att göra.

Hela Göteborg är i dag en byggarbetsplats. Jag vet knappt hur jag ska ta mig till centralstationen i dag när jag åker bil. Sist fick min egen pappa släppa av mig mitt på gatan, för det fanns ingenstans att ta vägen. Det är nya vägar varje dag, men så är det vid större infrastrukturprojekt.

Fru talman! Jag vill veta vilka beslutsfattare jag ska diskutera med för att få bort trängselskatten 2047.

Anf. 36 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag noterar att Jimmy Ståhl har en snäll pappa som kör honom till stationen.

Vad gäller Backaundantaget är jag glad att kunna leverera på det. Jag var själv ute redan i valrörelsen 2014 och var tydlig med att jag såg ett behov av ett Backaundantag, och jag kunde sedan under förra mandatperioden också leverera på det. Dessutom blev det ett större Backaundantag än det som hade varit framtaget i den lokala dialogen i Göteborg. Det blev alltså ett större undantag än vad man hade efterfrågat. Det är naturligtvis bra för alla boende i Backa, men det är också viktigt för legitimiteten i trängselskatten. Det var ju helt knasigt så som det var utformat från början.

Sedan var det frågan om året 2047. Det är ingenting som jag i dagarna ägnar jättemycket tid åt reflektera över eftersom jag det senaste året har ägnat dag och natt åt att försöka hantera den djupa krisen som världen befinner sig i med anledning av den pågående pandemin.

Frågan är hur dessa beslut kommer att fattas fram till 2047. Jag vet egentligen inte varifrån det årtalet kommer från. Bedömningen är att paketet kommer att vara avbetalat till någon gång i mitten av 2030-talet. Hur beslutsvägarna ser ut då vågar inte jag sia om, och i vilken utsträckning det kommer att vara trängsel i Göteborg vid det laget är också svårt att sia om. Det kan vara en tid när det finns en delningsekonomi där vi delar bilar med varandra på ett sätt som vi inte ser i dag eller att man använder elcykel eller den nya tågunneln på ett sätt som det är svårt att spekulera om i dag.

Det finns myndigheter som jobbar med den typen av trafikanalyser, och där finns alla möjligheter i världen att kalla dem till riksdagen för att efterhöra hur man tror att trafiksituationen kommer att utveckla sig i Göteborg fram på 2030- eller 2040-talet.

Anf. 37 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag uppskattar verkligen att finansminister Magdalena Andersson har hjälpt till att befria mig från stora delar av trängselskattsavgiften.

År 2047 var en siffra som jag hade fått fram. Om jag har fel blir jag superglad. Om Magdalena Andersson kan leverera ett färdigbetalt paket redan 2030 tänds hoppet för min del.

Att jag ställde min fråga till finansministern beror på att trängselskatten baseras på en lag, och lag stiftas i riksdagen. Jag vet att en del lokala partier i Göteborg har baserat sin politik enbart på frågan om trängselskatt, men de har inte varit direkt framgångsrika i sin enda fråga. Vad jag förstår är detta en riksdagsfråga, och då borde besluten fattas i riksdagen. Det är vad som har påpekats.

I övrigt vad gäller trängselskatten har Magdalena Andersson inte riktigt grottat in sig i områdena runt Göteborg. Jag tänkte fråga om Lindholmen, som över huvud taget inte borde vara belagd med trängselskatt. Men jag struntar i den frågan.

Men jag vill ändå till slut ställa följande fråga till Magdalena Andersson. Är det rätt att om lagen om trängselskatt ska tas bort görs det i riksdagen?

Anf. 38 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Ja, det är riksdagen som har fattat beslut om trängselskatten. Vill man göra förändringar i trängselskatten eller avskaffa trängselskatten är det riksdagen som fattar beslut om detta. Jag utgår från att det kommer att vara så också på 30-talet eller på 40-talet. Det var en diskussion från början om trängselskatten var en skatt eller avgift, men det är en annan fråga.

Så ja, som det ser ut är det riksdagen som fattar beslut, men jag har svårt att se att det inte skulle föregås av en nära dialog med de styrande i Göteborg och de önskemål som finns hos göteborgarna på 30- eller 40-talet. Det handlar naturligtvis också om vilka önskemål som finns beroende på hur trafik- och miljösituationen ser ut då samt också om det finns nya infrastrukturprojekt som det finns behov av att finansiera via

trängselskatt. Men om det är en direkt bro eller tunnel som man avser att finansiera finns också möjligheten att då ta ut en infrastrukturavgift i stället.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2020/21:358 om åtgärder mot matchfixning

Anf. 39 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S):

Fru talman! Angelika Bengtsson har frågat mig om regeringen är beredd att påskynda utredningens arbete för att underlätta arbetet i matchfixningsrådet och om jag är beredd att påbörja en grundlig kartläggning av brottslighetens omfattning när det gäller matchfixning inom idrotten för att kunna sätta in rätt åtgärder. Angelika Bengtsson har vidare frågat vilka åtgärder som kommer att vidtas för att minska antalet fixade matcher och om jag är orolig över utvecklingen samt vad jag tror att den beror på.

Den utredning som Angelika Bengtsson syftar på påbörjades i december 2020 och ska redovisa sitt uppdrag senast den 30 juni 2021.

Utredningens uppdrag är att se över förutsättningarna för samverkan i arbetet mot manipulation av resultat inom sport, så kallad matchfixning, och föreslå åtgärder för att undanröja eventuella hinder för en ändamålsenlig informationsdelning. Utredningen har en väldigt kort tid till sitt förfogande, och den bedrivs skyndsamt under ledning av Gunnar Larsson, generaldirektör för Kammarkollegiet.

När det gäller omfattningen av brottsligheten har Statskontoret ett uppdrag att följa upp och utvärdera omregleringen av spelmarknaden. Detta uppdrag omfattar särskilt förekomsten av matchfixning. Statskontoret har exempelvis kompletterat tillgängliga uppgifter från polisen med data från spelbranschen och Svenska Fotbollförbundet. Den nämnda utredningens uppdrag är också att underlätta informationsdelning, vilket gör det enklare att få en samlad bild av omfattningen.

Spel ska vara lustfyllt men handlar också om pengar och därmed risk för missbruk. Arbetet mot matchfixning handlar om att skydda idrottens integritet men också om att förhindra att spel missbrukas för kriminell verksamhet.

Spelmarknadsutredningen har nyligen lämnat sitt slutbetänkande. I slutbetänkandet, som är ute på remiss, föreslås en ny uppgiftsskyldighet för licens- och tillståndshavare rörande utvecklingen på spelmarknaden – detta för att bland annat ge Spelinspektionen ett bättre underlag i arbetet mot matchfixning. Spelmarknadsutredningens förslag, tillsammans med kommande förslag från Gunnar Larssons utredning, syftar alltså till att öka möjligheterna att motverka matchfixning.

Spelinspektionen har därutöver getts ett uppdrag att redovisa vilka åtgärder som myndigheten har vidtagit i arbetet mot matchfixning samt att göra en bedömning av vilken effekt dessa åtgärder har fått eller kan förväntas få.

Jag kommer att fortsätta att arbeta aktivt och vid behov vidta de åtgärder som bedöms effektiva för att motverka matchfixning.

Anf. 40 ANGELIKA BENGTTSSON (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min interpellation. Jag tolkar svaret som att regeringen och statsrådet är nöjda med de insatser som har gjorts. Jag håller dock inte med.

Den här frågan har vi i flera år diskuterat alltmer intensivt. Men jag börjar märka av en viss frustration hos dem jag talar med om matchfixning. Ett återkommande budskap är att mer måste göras snabbare och att mer redan borde ha varit initierat. I stället lutar regeringen sig tillbaka mot pågående utredningar.

När jag blev invald till den här kammaren 2014 hölls ett seminarium om matchfixning. Redan då var det ett problem. Men det fanns hopp från polis och idrottsrörelse: Gör vi tillräckligt nu kan vi hejda utvecklingen! Tyvärr gjordes inte tillräckligt, och i dag ser vi följderna och konsekvenserna av detta. De kriminella gängen och ligorna har tagit ett stort – och tar ett allt större – grepp om idrottsrörelsen, idrottarna och inte minst idrottsledare och domare. Vi ser allt fler såväl misstänkta som dömda matchfixningar. Det konkreta utfallet är att vi har misslyckats med att hejda utvecklingen.

Det vi vet i dag är att det inte enbart kan åligga klubbarna att motverka och arbeta förebyggande. Exempelvis är det inte deras uppdrag att utreda eventuella brott, utan polisens. Men det tar alltför lång tid att reda ut detta och hitta rutiner.

Fru talman! Regeringen tillsatte en ny utredning 2015. Fyra år senare hade vi en lag som trädde i kraft. Det är i och för sig så här den politiska processen går till. Den tar lång tid, framför allt om någonting ska göras om från grunden, som med den nya spellagen.

Men jag kan inte släppa eller för den delen förstå varför inte regeringen kunnat göra mer med de konkreta förslag som presenterats av polis och idrottsrörelse. Den utredning under ledning av Gunnar Larsson som statsrådet hänvisar till i sitt svar var vida känd redan innan matchfixningsrådet tillsattes. Varför tillsatte man inte utredningen tidigare?

Fru talman! När den nya spellagen trädde i kraft tillsatte man även ett råd som skulle jobba med matchfixning. Det är inte intentionen som jag ifrågasätter, utan arbetet som statsrådet initierat och som nu inte fungerar eller leder någonvart. När ska statsrådet börja lyssna på branschen och på dem som arbetar närmast frågan? De säger att mer måste göras i snabbare takt. När kommer statsrådets berömda citat om att röka ut de kriminella att bli verklighet?

Eftersom den svenska regeringen inte presterade mer vid omregleringen av den nya spellagen tog de nordiska idrottsförbunden initiativ till att öka samarbetet ytterligare genom gemensamma regelverk för avstängningar över landsgränser. Det finns i dag inga internationella gemensamma regelverk på matchfixningsområdet, till skillnad från vad gäller exempelvis dopningen. Det närmaste vi kommer är Europarådets Macolinkonvention, men den har regeringen inte velat underteckna. Man lämnar över ansvaret till någon annan på område efter område.

Anf. 41 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S):

Fru talman! Jag tackar Angelika Bengtsson för interpellationen och för engagemanget i frågan. Det gläder mig att det finns ett väldigt starkt engagemang i denna kammare mot fenomenet matchfixning. Jag noterar att

Prot. 2020/21:78

9 februari

Svar på
interpellationer

både Angelika Bengtsson och andra riksdagsledamöter vid flera tillfällen fokuserat på frågan, vilket är väldigt bra. Jag deltog nyligen på ett seminarium som arrangerades av riksdagsledamoten Anna Wallentheim tillsammans med idrottsrörelsen. Även där framgick det att vi har en väldigt nära dialog mellan idrottsrörelsen, regeringen och riksdagen. Det är precis den typen av samverkan över partigränser och över gränser för olika sektorer som behövs för att vi ska lyckas – i enlighet med det citat som Angelika Bengtsson återger – röka ut kriminaliteten och specifikt fenomenet matchfixning från svensk idrott.

Fru talman! Jag blev ansvarig för spelfrågorna i samband med maktskiftet 2014. När jag kom till Finansdepartementet i oktober 2014 kunde jag konstatera att den regering som letts av statsminister Fredrik Reinfeldt hade blockerat omregleringen av spelmarknaden i åtta år. Tanken var att vi skulle få en omreglering av spelmarknaden 2008, men den frågan blockerades under hela det regeringsinnehavet.

Vi satte igång så fort som möjligt med att omreglera spelmarknaden 2014. Jag tog kontakt med riksdagens kulturutskott under ledning av dåvarande ordförande Per Bill från Moderaterna. Vi jobbade väldigt nära riksdagen. På rekordsnabb tid genomförde vi en stor strukturreform, nämligen omregleringen av spelmarknaden och införandet av ett licenssystem. Jag uppskattar verkligen dialogen och samarbetet med riksdagen under hela den process som gjorde att vi efter i praktiken två decenniers frånavaro kunde ta över kontrollen över den svenska spelmarknaden. Staten gör numera det som är vår grundläggande skyldighet, nämligen att skydda svenska medborgare mot kriminalitet och – vad ska man säga – olydnad mot svensk lagstiftning.

Nu har vi sedan den 1 januari 2019 verktygen för att kontrollera spelmarknaden och därmed också bedriva en effektiv kamp mot matchfixning. Spelinspektionen leder arbetet med det råd som är en plattform för samverkan mellan olika aktörer som är relevanta på området. Spelinspektionen har också nyligen utfärdat begränsningar av vilka typer av vadhållningsobjekt som ska vara tillåtna på den svenska spelmarknaden. Det har skett mot bakgrund av en väldigt nära dialog med den svenska idrottsrörelsen, inte minst med Svenska Fotbollförbundet. Vi kunde konstatera att det fanns ett antal vadhållningsobjekt som var farliga och som innebar större risk för matchfixning. Nu har Spelinspektionen vidtagit de åtgärderna efter nära dialog med olika aktörer och regeringen. Restriktionerna trädde i kraft den 1 januari.

Men vi är inte nöjda. Det är mot den bakgrunden generaldirektör Gunnar Larsson fått i uppdrag att identifiera de hinder som finns i vägen för ett effektivt arbete mot matchfixning och föreslå lagändringar. Det är en snabbutredning. Arbetet bedrivs från och med december månad, och vi kommer att ha förslagen på vårt bord om några månader. Då förväntar jag mig att det nära samarbetet med riksdagen fortsätter även i den här frågan, så att vi kan vidta de åtgärder som är nödvändiga. Det kommer att kräva en nära dialog, och det är väldigt bra att det finns ett starkt engagemang i riksdagen. Jag uppskattar verkligen Angelika Bengtssons interpellation och är naturligtvis beredd att svara på de frågor som finns.

Anf. 42 ANGELIKA BENGTSSON (SD):

Fru talman! Återigen verkar det som att statsrådet skyller ifrån sig. Han säger att det är Reinfeldts regerings fel att nuvarande lagstiftning kom på plats först 2019. De nya restriktioner som kom på plats vad gäller vadhållningsarbetet tycker jag verkligen är superbra. Men detta hade kunnat göras tidigare. Redan för flera år sedan ifrågasattes det om man skulle kunna spela på gula kort eller på låga divisioner. Jag tycker att regleringen är bra.

Återigen hänvisar statsrådet till nuvarande utredning, som leds av Gunnar Larsson. Den utredning som han leder har konkreta förslag som man har känt till i flera år. Varför har man inte tillsatt den utredningen tidigare, om man har känt till problematiken med att myndigheter som arbetar med matchfixningsfrågan inte kan dela viktiga och väsentliga uppgifter mellan varandra? Exempelvis kan idrottsförbunden och polisen inte prata samma språk. Då är det svårt att utreda, förhindra, motverka och arbeta förebyggande. Varför tillsatte man inte utredningen tidigare?

År 2018 hade vi 47 fixade matcher – matcher som gjorts upp före matchstart. Det är fråga om en stor och kraftig ökning på kort tid. Flera experter hävdar att Sverige är paradiset för matchfixning. Jag är inte nöjd med det. Jag uppskattar att regeringen och statsrådet vill ha en nära dialog med riksdagen, men man måste också kunna ta kritik när inte tillräckligt mycket görs, framför allt när de som arbetar nära frågan inte är nöjda och är frustrerade över att ingenting händer.

Jag har fått höra från Matchfixningsrådet att detta arbete inte har kunnat utföras under föregående år. Vi är visserligen inne i en pandemi, men de kriminella slutar inte att vara kriminella bara för att vi befinner oss i en pandemi. Som jag frågade i min interpellation: Varför görs inte en kartläggning – med koppling till Matchfixningsrådet – för att se hur brottsligheten ligger till inom idrottsrörelsen?

Jag har ett engagemang för idrotten därför att jag själv har idrottat från barnsben, och det är utifrån det perspektivet jag ställt denna interpellation. Jag vill ha en ren idrott. Jag vill att man ska kunna lita på idrotten och veta att det är rent spel som äger rum.

Visst är matchfixning en bred fråga. Även spelbolagen är inblandade, och detta ligger på statsrådets bord. Men, återigen, mer måste göras på kortare tid. Jag tycker att det är tråkigt att statsrådet hänvisar till de utredningar som nu ligger.

Jag vill ställa ytterligare en fråga gällande straffskalan när det gäller matchfixningsbrott. Kommer man att se över straffskalan? Det är något som vi i Sverigedemokraterna har föreslagit denna kammare. Och kommer regeringen att ge polisen ytterligare resurser för att hantera frågan och kunna utreda dessa brott?

Anf. 43 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S):

Fru talman! Jag tackar återigen Angelika Bengtsson för frågeställningen.

När det gäller kriminaliseringen av matchfixning är det ju den här regeringen som på riksdagens bord har lagt fram den proposition som innebär att matchfixning är kriminaliserat sedan den 1 januari 2019, dessutom med tämligen höga straffvärden. Detta är väldigt bra.

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

Det som är viktigt nu är att denna lagstiftning används. För att den ska kunna användas krävs ett samspel mellan de polisiära myndigheterna, idrottsrörelsen och spelbolagen. Då kommer man ganska snabbt in på frågor som är rätt så komplicerade av integritetsskäl. Det handlar om informationsdelning, dessutom mellan privata och offentliga subjekt, vilket naturligtvis innebär stora risker.

Då måste vi naturligtvis utreda de rättsliga förutsättningarna för att möjliggöra informationsdelning. Det är just mot den bakgrunden som generaldirektör Gunnar Larsson har fått uppdraget att snabbt utreda frågan och lägga fram förslag som krävs för att vi ska bli effektiva i vårt arbete.

Jag tog inte upp regeringen Reinfeldts hantering av frågan för att bortförklara. Vi är oerhört offensiva i kampen mot matchfixning, men jag vill ge en bild av varför matchfixningsfenomenet etablerats i vårt samhälle.

Vi hade två decennier då den svenska staten abdikerade från sitt ansvar att reglera spelmarknaden. Fram till den 1 januari 2019 behövde en massa spelbolag som bedriver verksamhet gentemot den svenska marknaden inte följa svensk lag – de var baserade på Malta, och svensk lagstiftning gällde inte dem. Vi hade alltså ett regelverk som inte garanterade att svensk lag behövde lydas av de aktörer som bedrev verksamhet gentemot den svenska spelmarknaden.

Då var det väldigt bra – och faktiskt nödvändigt – att regering och riksdag samverkade och kunde omreglera spelmarknaden och driva igenom denna viktiga strukturreform. Det gjordes på rekordtid.

Sedan dess – sedan den 1 januari 2019 – har vi kontinuerligt jobbat med att justera lagstiftningen och vidta åtgärder för att säkerställa att vi verkligen uppnår det som var syftet med spelomregleringen, nämligen att den svenska staten skulle återta kontrollen över marknaden. Det som jag nämnde nu om att vi har ett förbud mot vissa spelobjekt är bara en av de åtgärder som har vidtagits sedan den 1 januari 2019.

Behöver mer göras? Ja, definitivt. Vi behöver ha ännu bättre samverkan mellan idrottsrörelsen, spelbolagen och våra myndigheter. Polisens resurser är en sak, men vi måste också säkerställa att det finns rätt kompetens på det här området. Då måste vi ta till vara de viktiga kunskaper och erfarenheter som finns i idrottsrörelsen.

Jag är stolt över att vi har en väldigt nära dialog med Svenska Fotbollförbundet; vi har kontinuerligt fört en dialog med Svenska Fotbollförbundet under hela denna resa. När Spelinspektionen till exempel lade fram förslag på förbud mot spelobjekt som idrottsrörelsen inte var nöjd med eftersom man menade att dessa förslag inte var tillräckligt långtgående fanns det en lyhördhet hos vår myndighet så att myndigheten kunde ta till sig de förslag som kom från idrottsrörelsen – bland annat från Svenska Fotbollförbundet – och så att vi fick skärpta restriktioner som innebar ännu effektivare verktyg mot matchfixning.

Jag håller med Angelika Bengtsson, men jag skulle vilja gå lite längre än Angelika Bengtsson. Matchfixning är inte bara ett hot mot svensk idrott, utan jag skulle vilja säga att matchfixning är ett hot mot tilliten i vårt samhälle generellt. Om det går att ifrågasätta ärligheten i våra idrottstävlingar på elitnivå får vi en negativ trend vad gäller tilliten generellt i vårt samhälle.

Jag delar Angelika Bengtssons uppfattning och kommer att vidta de åtgärder som krävs för att vi ska röka ut matchfixningen från det svenska samhället. Men det måste nog understrykas att detta kommer att kräva samverkan med riksdagen eftersom det rör lagstiftningsfrågor och känsliga integritetsfrågor.

Anf. 44 ANGELIKA BENGTSSON (SD):

Fru talman! Jag kan väl konstatera att jag och statsrådet delar engagemang mot matchfixningen, att vi båda vill lösa det här och att vi ser att det inte är några lätta frågor. Eventuellt har vi lite olika syn när det gäller hur vi ska komma åt problematiken där vi båda vill komma åt den.

Återigen: Det är inte intentionen med regeringens arbete som jag ifrågasätter, utan det är senfärdigheten som jag ifrågasätter. Man måste kunna bekämpa problemet ur flera vinklar samtidigt.

Ge polisen mer resurser så att de kan arbeta förebyggande, och ge dem framför allt möjlighet att sätta de kriminella bakom lås och bom! Och lyssna på idrotten när idrotten varnar!

Det absolut viktigaste just nu är väl att se vad Gunnar Larssons utredning visar. Även jag ser jättemycket fram emot den utredningen, även om jag hade hoppats att vi skulle ha den på bordet redan i dag.

Jag vill tacka för en bra debatt, och jag säger ”på återseende” i den här frågan.

Anf. 45 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S):

Fru talman! Tack, Angelika Bengtsson, för denna interpellation och för debatten här!

Vi kommer om några månader att ha konkreta förslag på vårt bord. Gunnar Larsson är en mycket erfaren utredare och generaldirektör med breda kunskaper om svensk förvaltning och svensk lagstiftning, så vi kommer att kunna ta emot förslag som ger den svenska staten möjlighet till effektivare kamp mot matchfixning. Jag ser fram emot ett nära samarbete med riksdagen så att vi så snabbt som möjligt kan gå vidare med dessa förslag och vidta de åtgärder som utredaren föreslår och som också den svenska idrottsrörelsen efterlyser.

Vi kommer att intensifiera vår dialog med den svenska idrottsrörelsen och specifikt med svensk fotboll och svensk ishockey, mot bakgrund av att vi har en oroande trend bakom oss inom dessa två idrotter. Vi har hittills varit oerhört lyhörda för de synpunkter som inkommit till regeringen och till myndigheter från idrottsrörelsen och vidtagit de åtgärder som denna rörelse har efterlyst.

Jag är dock övertygad om att Gunnar Larssons arbete kommer att ge oss ny vägledning om vilka metoder och kanaler som behöver användas i kampen mot matchfixning. Detta kommer med stor sannolikhet också att involvera nya aktörer. Det handlar inte bara om polisen och idrottsrörelsen, utan det finns definitivt andra aktörer – inte minst på finansmarknaden – som har viktiga redskap som kan användas i kampen mot matchfixning.

Jag ser fram emot att ha de förslagen på regeringens bord om några månader och därmed också fortsätta dialogen med riksdagen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2020/21:365 om vägunderhållet i Sverige

Anf. 46 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Magnus Jacobsson har ställt flera frågor till mig om vägunderhållet i Sverige.

En god tillgänglighet i hela Sverige är nödvändig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet samt för att få ett Sverige som håller ihop. Regeringen beslutade under 2018 om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen, och den innebär en satsning på över 700 miljarder kronor. Planen möjliggör investeringar i hela landet och medför en rekordstor satsning på vägunderhåll om totalt 164 miljarder kronor.

Regeringen har fortsatt att satsa på vägunderhållet. Efter regeringens förslag i en extra ändringsbudget i maj 2020 tillfördes ytterligare medel till underhåll av vägar i landsbygd omfattande 300 miljoner kronor. Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2021 har anslaget för vägunderhåll utökats med 500 miljoner kronor per år under perioden 2021–2023 där fokus är på det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Regeringens satsningar möjliggör för Trafikverket att genomföra angelägna underhållsåtgärder på hela det statliga vägnätet.

Efter många år av underinvesteringar kan jag konstatera att regeringen nu genomför satsningar som skapar förutsättningar för en hög nivå på standard på vägnätet. Satsningarna bidrar till en god tillgänglighet, hög trafik-säkerhet och även ökad sysselsättning.

Regeringen har inlett arbetet med att ta fram en ny nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen och avser att lägga fram en infrastrukturproposition för riksdagen under våren 2021. Efter riksdagsbeslut om ekonomiska ramar fortsätter arbetet med den så kallade åtgärdsplaneringen. Den innebär att de åtgärder som bör prioriteras i den nationella planen identifieras. Beslut om ny nationell plan planeras till 2022.

Anf. 47 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Tack, Tomas Eneroth, för svaret!

Jag skulle kunna travestera Sverige kan bättre eller nöjd men inte nöjd, höll jag på att säga. Det är egentligen det som är vårt dilemma här. Båda våra partier har ju i olika sammanhang lyft fram vikten av infrastruktur. Men det hindrade inte att det precis i dagarna kom en rapport från Transportföretagarna som just pekar på det faktum att med de planer som statsrådet precis redogjorde för kommer vi att hamna i ett läge med en underhållsskuld, enligt deras bedömning, på omkring 40 miljarder 2030.

Vi uppvaktas som riksdagsledamöter av människor från hela landet, vilket jag antar att även statsrådet gör, som pekar på hur Trafikverkets vägunderhåll minskar och hur det bland annat resulterar i allt sämre vägar med risk för olyckor och att man i stället för att genomföra underhåll, som det uppfattas, sänker hastighetsgränserna.

Rapporten visar också att det bristande underhållet drabbar hela landet. Men hur vi än vänder och vrider på det har de av oss som bor i städer ofta alternativ. Det är också så att i en del städer är det kommunen och regionen som står för en del av underhållet, så man märker inte skadan riktigt lika mycket. Men för dem som är helt hänvisade till Trafikverkets vägar, där underhållet uppenbarligen halkar efter och där man i stället för att lösa

problemen sänker hastighetsgränsen, leder det till oro, irritation och frustration.

Samtidigt som vi talar om underhåll har vi i denna kammare vid flera tillfällen talat om industrins behov av utveckling av fler BK4-vägar. Transportsystemet, som är blodomloppet i det svenska näringslivet men även privatlivet vad gäller möjligheten att förflytta sig, börjar att få stora problem.

Det är därför som jag har ställt frågan till statsrådet om han ser problemet och vad han ämnar göra. Jag är givetvis tacksam för de formella svaren, men jag är rädd att människor inte fullt ut kommer att nöja sig med dessa.

Vad är ambitionen och viljan, och var är glöden från statsrådet, fru talman?

Anf. 48 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag blandar mig i den här debatten lite grann just för att vägarna är någonting som engagerar mig.

Hela landet ska leva, sägs det ofta, och en viktig förutsättning för detta är att infrastrukturen fungerar. Vägnätet har en oerhört viktig roll här, även om naturligtvis både sjöfart och järnväg också kan vara viktiga. Men vägarna är otroligt viktiga.

Jag har tillbringat en stor del av mitt liv ute i det svenska vägnätet. Under min tid vid trafikpolisen var jag med och utredde ungefär 300 olyckor med dödsfall eller svårt skadade. Då var saken den att man skulle ta reda på huruvida det var förare, fordon eller väg som var orsaken till olyckan, och i de allra flesta fall var det föraren. Men gång på gång upptäckte vi också att brister i vägsystemet hade orsakat olyckan med en tragisk utgång.

Av den rapport som vi har fått ta del av kan man ana att allt fler olyckor i framtiden kommer att ske på grund av bristande vägunderhåll. Nu har jag inte den aktuella siffran, men jag vet att för ett tag sedan beräknades varje dödsfall i trafiken kosta ungefär 27 miljoner kronor. Då kan man snabbt inse vilka kostnader detta betyder för samhället, förutom den personliga tragedin för de människor som drabbas, för det kan inte mätas i pengar.

Om vi ska ha ett vägnät som är säkert, om vi ska kunna leva upp till nollvisionen och om vi har viljan att hela landet ska leva måste vi satsa pengar på vägnätet. Oavsett om man bor i Göteborg, i Västerås eller i Vilhelmina, som ligger i Norrlands inland, måste det ju fungera att ta sig till sitt arbete och sköta sin vardag.

Jag har förmånen att få resa ganska mycket, även på väg faktiskt. Förra veckan var jag ute och åkte på en så stor väg som E20. Jag svängde av från den i Mariestad. Där var det ett stort hål mitt i vägbanan, så jag fick svänga ned mot dikeskanten för att ta mig förbi, för annars hade framvagnen slagits sönder. Detta skedde alltså på en av Sveriges största vägar, E20. Det är alltså inte bara det finmaskiga vägnätet långt ute på landsbygden som har bekymmer, utan även de större stråken lider av att det inte avsätts tillräckligt med resurser för att säkerställa säkerheten och framkomligheten.

Jag pratade med en trafikpolis häromdagen. På grund av att snöröjningen inte kom fram hade trafiken blivit stående i timmar. Han sa: Det går inte att röja en väg som har så dåligt underlag att snöröjningen inte kan hantera situationen.

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

Vi står i ett läge där en redan dålig situation förvärras, och då måste det tillföras mer pengar. Statsrådet säger att det aldrig har gjorts så stora investeringar i vägnätet som nu. Fine, men det är alldeles uppenbart att det inte räcker. Rapporten visar ju på en skrämmande utveckling om man inte ökar takten på underhållet av det svenska vägnätet.

Anf. 49 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Magnus Jacobsson och naturligtvis också Thomas Morell, för engagemanget! Det är otroligt viktigt.

Det är viktigt att komma ihåg att det aldrig har satsats så mycket på det svenska vägnätet som nu. Trafikverket har aldrig tidigare haft så mycket pengar för att underhålla det svenska vägnätet. Den nationella planen innehåller 100 miljarder mer än när Moderaterna styrde landet. Då hade vi en regering ledd av Moderaterna, vilket Sverigedemokraterna tycker vore bäst för Sverige, som prioriterade skattesänkningar före satsningar på infrastrukturen.

Här står vi nu efter år av underinvesteringar, då man lät bli att satsa på järnväg och på vägar. Detta hämtar vi nu hem med stora satsningar. Men trafiken ökar, behoven ökar och inte minst ökar andelen godstransporter.

Framför allt för dem som tror att allt löser sig med satsningar på vägar vill jag ta exemplet väg 40 mellan Göteborg och Borås, en av de tyngst trafikerade sträckorna i Sverige i dag. Snart kan man inte sätta in fler bus-sar eller mer transporter där därför att det är för tätt.

Där är lösningen att göra järnvägssatsningar, såsom vi aviserade, Göteborg–Borås. Det är en otroligt viktig del i det som sedan blir byggandet av nya stambanor. Jag noterar att Sverigedemokraterna är motståndare till byggandet av nya stambanor. Men vi behöver satsningar för att avlasta vägnätet. Genom att bygga Norrbottenbanan eller tillföra ny kapacitet i järnvägssystemet kan vi också flytta över en hel del av de godsmängder som annars tynger det svenska vägnätet.

Vi ska givetvis också fortsätta att satsa mycket på väg. Trafikverket har i sitt inriktningsunderlag till regeringen pekat på behovet av mer väginfrastruktur. Magnus Jacobsson har här helt rätt; det kommer att behövas mer resurser till svensk väginfrastruktur.

Man ska dock komma ihåg att vi står inför ett läge där regeringen och riksdagen ska ställa sig bakom och fatta beslut om ramen för detta. Det kommer att avgöra. Nu är det lite upp till bevis för alla riksdagens partier hur mycket resurser de vill satsa på infrastruktur – eller om skattesänkningar eller annat kommer före. Det är sedan i nationell plan 2022 som ställningstagandena görs om vilka objekt det ska satsas på.

Jag tror att alla som har rest i Sverige inte minst under sommarmånaderna de senaste åren har märkt att det är fler vägarbeten än tidigare och mer underhållsarbete av järnväg. Det är för att vi har fattat modiga beslut om att prioritera att upprätthålla kvaliteten i det svenska vägnätet och järnvägen. Vi skjuter till resurser. Men efter år av underinvesteringar är behoven givetvis stora.

Det vi har gjort de senaste åren är att särskilt öronmärka resurser till vägnätet på landsbygd för att det behövs.

Men ska vi långsiktigt lösa detta handlar det om att hantera resurserna och resursbehoven till svensk infrastruktur. Sverige har en befolkning på över 10 miljoner invånare och en arbetsmarknad och en exportindustri som

går bra. Vi måste därför utveckla ännu högre kapacitet i både järnvägs-system och sjöfart.

Vi måste göra förändringar som avlastar vägnätet, till exempel genom att bygga ut kapaciteten i järnvägssystemet och lägga mer gods på sjöfart. Det är så vi klarar utmaningen att säkerställa både en god trafiksäkerhet och ett starkt svenskt vägnät.

Jag tror att utgångspunkten den kommande tiden kommer att vara en diskussion om vad som är viktigast att prioritera i detta läge. En viktig del är givetvis att stärka kvaliteten i vägnätet liksom att ha utrymme och råd att investera i till exempel nya stambanor och Norrbotniabanan för att fler transporter ska kunna gå klimatsmart.

Anf. 50 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Jag satt i riksdagen 1998–2002, och den debatt vi för i dag är rätt lik debatten då. Det hjälper nog inte att peka tillbaka på fornstora eller fornsmå dagar, för faktum är att vi har en situation här och nu.

Jag har haft förmånen att vara kommunalråd i en majoritetssituation i Uddevalla och förmånen att vara gruppleddare i opposition. Hemma i Uddevalla var det ibland lättare att hålla igen på underhållet av fastigheterna och betala till skolan och hantera försörjningsstödet. Det ena såg man över tid medan det andra var lagstadgat.

Hos oss resulterade detta i att vi fick riva en del förskolor. Underhållet var så eftersatt att det var bättre att bygga nytt. I min enfald trodde jag att vi var lite ensamma om detta, men jag har förstått att så här ser det ut lite här och var i riket – och det oavsett politisk majoritet.

Vi tog tag i underhållsproblemen när vi bildade regering efter valet 2006, och Socialdemokraterna fortsatte med det när de vann valet åtta år senare – så jag varken förhåver mig eller förminskar någon.

Men faktum kvarstår: Vi ser samma problem i dag fast i det nationella trafiksystemet. Vi ser ett bristande underhåll som resulterar i att vägbanken tar slut. Vi ser ett bristande underhåll som gör enskilda människor oroliga när de är ute och kör på vintern.

Fru talman! Då hjälper det inte att statsrådet talar om sjöfart och järnväg. Det går inte så många tåg från Färgelanda till Uddevalla, och vi har inte jättemycket spårbunden eller kanalbunden trafik från Torp in till centrum. Sverige ser inte ut så. Järnvägen och sjöfarten har sin styrka och kan avlasta mycket av godset om rätt förutsättningar ges. Men vi kommer inte undan att hantera vägarna.

Fru talman! Jag delar statsrådets uppfattning att detta kommer att kännas i pengapungen. Hittills har de flesta partier haft ungefär samma budget – inte helt, vi ska inte ta någon ära åt ena eller andra hållet – men våra partier har haft ungefär samma budget.

Det finns dock en liten skillnad. Kristdemokraterna har de två senaste åren, efter samråd inom partiet, sagt att den så kallade bompengen i Stockholm och Göteborg inte är rolig men behövs. Jag trivs inte alls med att få betala extra när jag kör in i Göteborg. Det är ju extra tråkigt att jag kör in för att man river upp vägarna. Men jag ser att i förlängningen kommer det jag betalar när jag kör in i Göteborg att bidra till en bättre infrastruktur i Göteborg. Detta har Göteborgs stad, regionen och regeringen gjort gemensamt, till och med mellan regeringar.

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

Fru talman! I mycket är vi överens. Men i just denna fråga har Kristdemokraterna i sin budget och motion sagt sig vara positiva till bompeng. Jag tror inte att vi kommer att klara en HH-förbindelse eller en ny Ölandsbro utan någon form av medfinansiering. Vi kommer att få tänka nytt och låta kommuner, regioner och statsmakt arbeta tillsammans.

Fru talman! Jag efterlyser en vision. Jag saknar glöden för att lösa de problem vi har i trafiken.

Anf. 51 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Järnväg i all ära. Det är uppenbart att statsrådet inte har läst våra motioner. Vi säger nej till höghastighetståg men vill satsa på andra delar av järnvägen, just för att kunna få bättre godstransport. Uppe i Norrlands inland är man inte särskilt betjänt av att tåg nere i Skåne far fram i 300 kilometer i timmen. Det är ju där uppe de stora problemen finns när skogsindustrin ska ha ut sin råvara från skogen.

Lite som Magnus var inne på vad gäller dåligt vägunderhåll: Håller taket inte tätt blir huset skadat. Så ser det ut på vägarna i dag. Åker man på riksväg 26 eller E45 ser man långsgående sprickor i vägbanan och att sättningen i vägbanken gör att asfalten trycks ut i dikeskanten. Det är givet att man får skador i vägkroppen när det läcker ned vatten och frosten sedan kommer och gör sitt till.

Behovet av att rusta vårt vägnät är enormt, oavsett var vi är. Det är viktigt för vår industri och för dem som lever, bor och verkar i landet. För dem som bor i storstäder löser det sig i regel, även om man givetvis också där är i behov av ett bra vägnät. Ska vi få skogsindustrin, mindre industrier på mindre orter och livsmedelsproduktionen att fungera måste vi ha ett vägnät som fungerar.

Om vi dessutom ska nå nollvisionens mål måste vi ha ett vägnät som är säkert att färdas på.

Rapporten visar dock att vi är på väg i motsatt riktning, och det bekymrar mig.

Anf. 52 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar debattörerna.

Jag tänker på det sistnämnda. Tidigare tog jag exemplet Göteborg–Borås. Nu tar jag Västerdalsbanan. Vårt val att uppgradera järnvägssträckan vid Malungsfors så att skogsindustrin kan lämna över transporterna till elektrifierad järnväg var inte bara en viktig investering i utpräglad landsbygd. Det innebär också smartare transporter för skogsindustrin och 7 500 lastbilar färre om året på en sträcka som tidigare varit hårt nedsliten. Det är tufft med så mycket tung trafik, inte minst för alla som bor i området.

Det är denna poäng jag försöker göra också på samhällsnivå. Gods-transportrådets analyser och Trafikanalys rapporter över godstransporterna framöver visar tydligt på ökade transportmängder, och då måste vi tänka lite smartare. Vi måste se till att vi också får en överflyttning till järnväg och sjöfart.

Därmed inte sagt att vi inte ska satsa på vägarna. Vi satsar mer än någonsin. Det har aldrig funnits så mycket resurser för att upprätthålla kvaliteten på vägarna, men det är ett högt slitage. Vi har ökade mängder trafik, och därför är det viktigt att säkra och prioritera. Vi prioriterar inte minst

skogsindustrins transporter med BK4, där vi nu – vilket inte gjordes tidigare – ökar bärigheten så att man kan köra med 74 tons lastbilar på prioriterade sträckor. Detta är något som ger skogsindustrin fördelar när de ska få ut timret ur skogen, också med längre och tyngre fordon, så nog har vi en väldigt tydlig transportpolitik som till skillnad från tidigare tar sikte på näringslivets behov i hela landet, inte minst skogsindustrins men för den delen också besöksnäringens.

Jag tycker att Magnus Jacobsson resonerar klokt. Jag tycker också att finansieringsfrågan är intressant, inte minst med de stora behov som vi kan se framför oss. Detta reser frågan om vägslitageavgiften, där det har funnits ett kompakt motstånd hos flera borgerliga företrädare, Sverigedemokraterna inräknade, mot tanken att det inte bara är svenska åkerier som ska betala för transporter på svenska vägar utan också utländska åkerier. I dag görs detta i väldigt liten omfattning, inom den så kallade eurovinjetten, som krymper som Europasamarbete och där det snart bara är tre ytterligare länder som i någon mening betalar för att köra på svenska vägar.

Varför finns det en sådan tveksamhet och ett sådant motstånd mot att se till att vi har en grundläggande beskattning som gör att alla tunga transporter, som sliter ordentligt på det svenska vägnätet, är med och betalar, inte bara svenska åkerier? Varför ska inte bulgariska, litauiska, polska eller andra åkerier också betala för att de kör på svenska vägar? Den tidigare Alliansen och numera borgerliga partier har sagt att de inte vill vara med om detta. Jag förstår inte varför. Det vore ett bra sätt att se till att alla är med och betalar för det slitage som finns på de svenska vägarna. I dag är det bara svenska åkerier som gör det. Det vore ett välkommet tillskott eftersom en stor del av transporter på våra vägar utförs av utländska åkerier.

Vi jobbar med att förbättra konkurrensförutsättningarna för svenska åkerier och se till att vi har tuffare kontroller för cabotagetrafiken och lika och bättre löner för de utländska chaufförerna, så att lönerna inte dumpas och svensk åkerinäring på det sättet konkurreras ut. Men i grunden, eftersom finansieringsfrågan lyfts upp, vilket jag tycker att Magnus Jacobsson gör klokt i, måste vi ställa oss frågan: Är det inte rimligt att de som använder våra vägar, till exempel utländska åkerier, ska vara med och betala? Det vore intressant att få ett svar från både Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna på den frågan.

Anf. 53 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Jag noterar att det blev ett transportpolitiskt anförande om åkerierna. Det gläder mig. Det är ett par av dem som verkligen använder våra vägar, och de är helt beroende av att vägarna fungerar. Då vill jag, fru talman, i all ödmjukhet påminna ministern om att Kristdemokraterna i åtminstone våra två senaste motioner när det gäller utgiftsområde 22 har lyft fram idén om ett nytt beskattningssystem. Vi har pekat på att man behöver ha någon form av kilometerbeskattning där man även stoppar in miljöeffekter och mycket annat. Detta har vi uttryckt i två motioner i rad.

Jag har all respekt för att det inte går att hinna med allt. Det gör inte jag heller, fru talman, men vi har två år i rad pekat på att transportsektorn borde tas på allvar. Vi har uttryckt detta i form av att man skulle kunna ha en digital puck som ska vara placerad i rutan så att polisen, ungefär som med skattemärkena förr, kan se om den finns där eller ej. Om pucken sitter i

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

rutan spelar det inte så stor roll vad man har för nummerskylt, utan man betalar för att man kör i Sverige. Då betalar man även om man kör på småvägar och försöker sig krångla sig fram i systemet.

Från kristdemokratiskt håll har vi, även i Almedalen, haft seminarier om detta, för vår bestämda uppfattning är att vi måste hitta nya resurser för att klara vägunderhållet. Vi måste även hitta resurser för att förbättra infrastrukturen. Till skillnad från Miljöpartiet, som stod här i en debatt och sa att det svenska vägnätet är färdigbyggt, anser vi kristdemokrater att vägnätet och underhållet behöver förbättras. Vi har pekat på två olika finansieringslösningar som de facto innebär att de som använder systemet är med och betalar för det.

Jag tror, fru talman, att vi från vårt håll har svarat tydligt, men vi konstaterar att vi inte kan utreda längre som parti.

Anf. 54 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Magnus Jacobsson, för svaret!

Jag kommer ihåg nu att Thomas Morell inte hade möjlighet att svara, men jag tänker att jag kan få ett svar från Sverigedemokraterna i ett annat sammanhang.

Jag välkomnar verkligen svaret från Kristdemokraterna, för det är den utmaningen som vi står inför. Sverige är ett exportberoende industriland. Vi är ett land som har starka behov av att upprätthålla en väl fungerande infrastruktur och se till att exportindustrin har goda möjligheter att kompensera. Vi är ett stort land, och det är ibland en konkurrensnackdel eftersom det leder till fler transporter. Låt oss kompensera detta genom att ha smartare och effektivare transporter och samtidigt – självfallet – hållbara transporter. Det är därför vi jobbar med biobränsle och reduktionsplikten. Det är därför vi jobbar med elektrifiering, och nu påskyndar vi det med Elektrifieringskommissionen. Och det är därför vi jobbar intensivt ihop med fordonsindustrin, inte minst Scania och Volvo, som nu elektrifierar fordonen.

Vi planerar för byggandet av elvägar men bygger också ut vägen, det vill säga laddinfrastrukturen. På det sättet ser vi till att vi får hållbara transporter. Men vi har också effektiviteten, och då ligger det i sakens natur att det kommer att vara kostsamt. Till viss del kommer transportköparna att få vara med och betala för detta. Det finns inga fria transporter, brukar jag säga, och det är viktigt att komma ihåg. Men vi kan fundera över finansieringsförutsättningarna, och det är därför frågan om vägslitageavgiften är viktig.

Jag tror att det är väldigt enkelt för alla att inse behovet av att, efter år av underinvesteringar, satsa mer på både järnvägsunderhåll och vägunderhåll. Jag vill ändå, för säkerhets skull, i detta sammanhang säga att det kommer att vara en avvägning när ramen väl är satt för hur mycket vi behöver satsa på nyinvesteringar, vare sig det är nya vägar eller järnvägar eller farledsförbättringar. Transportsektorn behöver utvecklas; det är vi alldeles säkra på.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 55 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jan Ericson och David Josefsson har ställt ett antal frågor till mig om markanspråk och riksintressen kopplat till den nya stambanan mellan Göteborg och Borås. Jag väljer att besvara interpellationerna gemensamt.

Till skillnad från Moderaterna har regeringen som ambition att inte bara bygga en ny järnväg mellan Göteborg och Borås utan också att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas. För att minimera osäkerheter i planeringen av de nya stambanorna hade regeringen önskat en bred politisk diskussion om finansieringen av de nya stambanorna, men Moderaterna har tackat nej till att delta, trots en bred uppslutning kring en utbyggnad bland kommuner, regioner och en stor del av näringslivet.

Trafikverket har i uppdrag att lämna uppgifter för de områden som Trafikverket bedömer är av riksintresse när det gäller kommunikationer. Allt eftersom Trafikverkets planeringsarbete för nya infrastrukturobjekt fortgår går det att minska utbredningen av de områden som behöver omfattas av ett utpekande för riksintresse. Planeringsarbetet klargör successivt förutsättningarna såväl för framtida transportinfrastruktur som för annan planering. I tillåtlighetsprövningen av den nya stambanedelen Göteborg–Borås kommer regeringen att ta ställning till lokaliseringen av järnvägen. Jag som minister kan och får inte uttala mig om vilka bedömningar som myndigheter eller regeringen kan komma att göra i ett framtida enskilt ärende.

Anf. 56 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Men svaret från statsrådet svarar inte alls på min fråga. Därför upprepar jag den. Vilka åtgärder ämnar statsrådet vidta för att minimera påverkan av riksintressen för framtida infrastruktur på bostadsbyggande och stadsutveckling?

Min ambition är alltså varken att ha en stor debatt för eller emot en järnväg mellan Göteborg och Borås eller att få statsrådet att svara kring ett enskilt ärende – tvärtom.

Men denna interpellationsdebatt handlar om hur myndigheternas planeringsarbete, tillsammans med långsamma politiska beslutsprocesser, går ut över enskilda individer och samhället i stort.

Att statsrådet inte vill se denna problematik, och än mindre ge svar på min fråga, är faktiskt bara genant för ministern. Men det visar också på en likgiltighet för de tusentals svenskar som berörs eftersom de råkar bo på fel plats, en plats som myndigheterna och regeringen någon gång i framtiden kanske vill bygga på.

I denna debatt är exemplet med järnvägen mellan Göteborg och Borås en bra illustration. Detta handlar nämligen om att Trafikverket kommer att peka ut ett antal möjliga förslag till så kallade korridorer där en järnvägssträckning kan dras och samtidigt låsa dessa korridorer som riksintressen.

Underhandsinformation pekar mot att Trafikverket kommer att föreslå tre korridorer. Det innebär att minst två områden i slutändan inte ens kommer att beröras av järnvägsdragningen men kommer att låsas under betydande tid.

*Svar på
interpellationer*

När ett riksintresse pekas ut innebär det stora konsekvenser, oavsett om det är enskilda villaägare som ser värdet på sina hus sjunka, enskilda näringsidkare som inte kan bygga ut sin verksamhet eller stadsutvecklingsprojekt som läggs i byrålådan.

I en artikel i Lokalpressen Härryda den 13 december förra året beskriver verksamhetschefen för plan- och bygglov i Härryda kommun situationen på följande sätt:

Att dragningarna nu blir ett riksintresse gör det svårare för våra medborgare, och det känns mycket beklagligt. Det skulle vara mycket önskvärt att man snarast hittar en korridor och smalnar av denna så att vi vet mer exakt var man tänker bygga järnvägen. Det är viktigt att inte Götalandsbanan får ligga som en våt filt över vår kommun längre än nödvändigt.

Fru talman! Detta är ett problem inte bara kring Götalandsbanan utan generellt. Vad som behövs är snabba och effektiva beslutsprocesser hos myndigheterna. Men det handlar också om ett politiskt ansvarstagande. Om det finns ett tydligt politiskt ledarskap som är berett att fatta beslut minskar osäkerheten och därmed också behovet av att peka ut stora områden under lång tid.

Fru talman! Det kan vara så att statsrådet kanske på någon kurs på Bommersvik någon gång har lärt sig att anfall är bästa försvar när man blir trängd i en debatt. Därför blir det här i dag ett utfall kring att vi moderater är emot höghastighetståg i stället för en diskussion om hur enskilda drabbas av riksintressen.

Det stämmer att vi moderater är skeptiska till höghastighetståg. Jag ser hellre satsningar i spårinfrastrukturen kring våra storstäder så snart som möjligt än höghastighetståg om några decennier. Jag ser hellre att färre göteborgare står och huttrar på perronger på grund av försenade tåg än att jag som riksdagsledamot kan åka fram och tillbaka till Stockholm 20 minuter snabbare om 20 år.

Men, som sagt, det var inte min fråga. Därför upprepar jag den. Vilka åtgärder ämnar statsrådet vidta för att minimera påverkan av riksintressen på bostadsbyggande och stadsutveckling såväl mellan Göteborg och Borås som i Sverige i stort?

Anf. 57 JAN ERICSON (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Redan 2012 beslutade den dåvarande alliansregeringen att börja bygga en ny järnväg för traditionella snabbtåg mellan Göteborg och Borås med planerad byggstart 2019. Det gällde den viktiga sträckan Mölnlycke–Bollebygd med en station på Landvetter flygplats. Pengar avsattes i budgeten 2014.

Med denna nya delsträcka skulle den sämsta delen av spåren mellan Västsveriges två största städer ersättas med en helt ny järnväg. Restiden mellan de två städerna skulle kortas ordentligt, och det skulle underlätta regional pendling. Samtidigt skulle både Göteborg och Borås få direkt tågförbindelse till Landvetter flygplats. Om Alliansen hade fortsatt styra Sverige hade bygget av denna järnvägssträcka redan kunnat vara igång.

Tyvärr blev det inte så. Efter regeringsskiftet 2014 ändrades allt. Först gick det tre år när inget alls hände. År 2017 drog regeringen tillbaka det tidigare beslutet från 2012 och de pengar som alliansregeringen hade satt av. Sedan återförde man pengarna några år senare och kallade det för en

satsning. Då sattes byggstarten till 2023. Nu talas det om en byggstart tidigast 2025–2027. Men ingen vet å andra sidan riktigt längre vad som ska byggas på sträckan – om det ska bli höghastighetståg eller räls för vanliga snabbtåg.

Trafikverket tvingades börja om från början med en ny förstudie och nya samråd. Nu utreds alltså ett antal olika tänkbara dragningar av den nya järnvägen, vilket lägger en våt filt över stora delar av Härryda, Bollebygd och Borås kommuner. Järnvägskorridorer har dragits både norr och söder om riksväg 40, trots att samtliga tre berörda kommuner har avvisat alla tankar på att den nya järnvägen ska dras norr om riksväg 40.

Kommuner och enskilda kan, som sagt, inte planera för sin framtid eftersom kommunerna inte vågar detaljplanera eller ens bevilja bygglov för bostäder inom dessa områden. Det talas också om att Trafikverket kommer att återropa riksintresse för att kunna kräva totalstopp för alla nya bygglov under flera år framåt.

Flera av de sträckor som utreds passerar rakt igenom byar och samhällen, vilket kommer att tvinga många människor från deras hem och kräva inlösen av bostäder. Eftersom man arbetar med tre olika korridorer samtidigt berörs oskäligt många av Trafikverkets begränsningar. Många människor tvingas helt i onödan att gå i årtal och oroa sig för inlösen av sina hem och hindras att utveckla sina fastigheter. Samtliga fastigheter inom dessa tre korridorer blir i praktiken osäljbara. Detta känns respektlöst mot dem som drabbats.

Oklarheten kring om det som Trafikverket avser att bygga är vanlig traditionell järnväg för snabbtåg eller höghastighetståg som kräver betydligt bredare järnvägskorridorer bidrar också till att onödigt stora markområden spärras för annan verksamhet i väntan på beslut. Samma sak gäller osäkerheten om stationslägen, vilket påverkar dragningen av den framtida järnvägen.

Jag har frågat infrastrukturministern om han tycker att det är rimligt att Trafikverket återoppar riksintresse för att stoppa all utveckling samtidigt inom tre olika möjliga järnvägskorridorer, vilka åtgärder han tänker vidta för att begränsa antalet järnvägskorridorer och därmed antalet onödigt drabbade fastighetsägare samt vilka åtgärder han tänker vidta för att minimera den tid som oroliga markägare ska tvingas vänta på besked.

Svaret från ministern visar att han frånsäger sig allt ansvar för den extremt långa tid som drabbade markägare och kommuner tvingas vänta på besked. Inget i svaret antyder att ministern tänker agera.

En möjlighet vore att Trafikverket lyssnade på de tre mest berörda kommunerna och i alla fall snabbt avförde den norra järnvägskorridoren som alternativ. Då återstår i vart fall bara två korridorer söder om riksväg 40.

Men ett ännu viktigare besked, som även ministern kan bidra till, vore att ange ett datum när slutligt beslut senast kommer att fattas av regeringen. I dag vet ingen hur många år drabbade markägare kommer att leva i ett vakuum och inte veta vad som händer med deras fastigheter. Det känns orimligt i en rättsstat att ansvarig minister inte vill lyfta ett finger för att snabba på processen.

Prot. 2020/21:78
9 februari

*Svar på
interpellationer*

Jag har faktiskt bara en enda konkret fråga till infrastrukturministern i denna första omgång: Kan infrastrukturministern utlova att regeringen kommer att fatta slutligt beslut i frågan om tillåtlighetsprövning före valet 2022?
(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.56 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

§ 16 (forts.) Svar på interpellationerna 2020/21:366, 369 och 370 om riksintressen och planerade stambanan mellan Göteborg och Borås

Anf. 58 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Som göteborgare och hamnarbetare känner jag starkt för järnvägen till och från Göteborgs hamn. Jönköping är ett nav som hanterar mycket godstrafik, och godstrafiken är viktig för Göteborgs hamn. Även Landvetter flygplats nyttjar en hel del godstrafik även om där mest sker persontrafik.

Vad gäller infrastruktur kan jag tala om för minister Tomas Eneroth att vi är väldigt positiva till byggandet av nya stambanor. Frågan är bara vilka stambanor vi ska ha.

Vi sverigedemokrater tycker att om man bygger en väg ska den kunna nyttjas av bilar, lastbilar och motorcyklar. Jag antar att ministern tycker likadant. Men i det här fallet, när man ska bygga höghastighetsjärnväg, bygger man bara för snabba tåg. Det innebär att man bygger en väg bara för Porschar och snabba motorcyklar, och det kan vi inte acceptera.

Vad gäller transportleden mellan Göteborg och Borås via Landvetter kan jag tycka så här. Vi har Kust till kust-banan, och den behöver uppdateras. Jag uppfattade att så ska ske, vilket innebär att godsflödet säkras. Där har jag dock en intressant tanke som jag måste dryfta med Tomas Eneroth. Det är att i Sverige har vi ingen tradition av att bygga järnväg på bro, det vill säga brofundament som järnvägen går på.

Vi har haft en del tragiska olyckor vid obehövade järnvägsövergångar – en för inte alltför länge sedan, när en snöskoter kördes på och två flickor förolyckades.

Hade vi lyft upp järnvägen hade vi sparat mark, för då hade man kunnat nyttja marken i närområdet till lantbruk med mera. Detta är vad jag förstår en sträcka på någonstans mellan fem och sju mil, och det hade varit en underbar sträcka att pröva att bygga ny järnväg på i stället för dagens järnväg, där man sitter och studsar på X2000. Jag menar att det skulle få upp hastigheterna, öka trafiksäkerheten och ta bort suiciden. Det finns många

fördelar. Man slipper snövallar. Sträckan mellan Göteborg och Borås hade varit underbar för detta.

Det är min förhoppning att man upptäcker att det här också är ett snabbt sätt att bygga framtidens järnväg. Ballasterad järnväg passar kanske för godstrafik, men framtidens järnväg måste ju vara ny.

Jag hade gärna sett att vi hade provat ännu mer modern teknik och testat hyperloop. Nu är det lite tidigt, men de håller på och testar den tekniken.

I dag går det vi kallar höghastighetståg i 250 kilometer i timmen. Vi hade lätt kunnat trimma hastigheten på befintlig järnväg till 250 kilometer i timmen med SJ:s nya X 2000-tåg, vilket hade varit ett mycket mer effektivt sätt att driva järnväg. Dock hade man behövt underhålla lite mer för att göra resan bekväm. Men ju fortare man kör på marknivå, desto mer åksjuk blir du som människa när allting bara svischar förbi.

Jag får ändå försöka ställa frågan till Tomas Eneroth. Har ni ens funderat på att bygga den här sträckan på bro? Det hade underlättat till exempel för kommunerna med marktillgång med mera.

Anf. 59 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, samtliga interpellanter, när det gäller frågan om sträckan Göteborg–Borås! Den är otroligt viktig – låt mig först av allt slå fast det – inte minst eftersom det är ett viktigt pendelstråk. Men i dag är det också ett stråk där järnvägen inte har rätt kvalitet. Det går alldeles för sakta.

Vi behöver öka andelen spårbunden trafik i den här regionen, inte minst för att avlasta väg 40. Där är det trångt i dag med de bussar och lastbilar och den persontrafik som går. Jag har själv kört där flera gånger. Det är skälet till att regeringen redan i den förra nationella planen lyfte in Göteborg–Borås som början på byggandet av nya stambanor.

Jag välkomnar det resonemang som Jimmy Ståhl för om att i ett sådant bygge pröva olika produktionstekniker. Det är ett uppdrag som Trafikverket har och ska redovisa till regeringen den 28 februari – hur man för att bygga effektivare och hålla nere kostnaderna kan prova olika produktionstekniker. Men man ska naturligtvis också titta på andra sätt att bygga effektivt.

Jag utesluter inte alls möjligheten att bygga med den här typen av broteknik. Det minskar markåtgången. Låt oss se vad som är möjligt, och låt oss använda tiden av järnvägsbyggande till att också utveckla järnvägsbyggandet.

Själva grundfrågan handlar dock om den konflikt som jag tror att vi alla känner till och som ofta finns när man bygger infrastruktur – den mellan de olika intressen som finns, mellan markägare och riksintressen och ofta också försvarsintressen. Det är en tuff målkonflikt, som kanske inte så mycket är politisk mellan olika partier.

Jag tror att alla brottas med att tala om att här är en korridor där vi har ambitionen att planera för byggandet av en väg eller järnväg och samtidigt så snabbt det är möjligt kunna krympa ned den, dock inte på ett sätt som samtidigt bidrar till att det blir för kostsamt att genomföra bygget.

Det här har regeringen tagit ansvar för genom att uppdra åt Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Statens energimyndighet, Tillväxtverket och Trafikverket att tillsammans med Boverket göra en utredning. Den tillsattes den 23 januari och gör nu en översyn av de olika anspråk som

finns på områden av riksintresse. I uppdraget ingår att se över och precisera kriterierna för vilka områden som ska anses vara av riksintresse, utvärdera om de nuvarande anspråken på områden av riksintresse motsvarar de kriterier som tas fram och ta ställning till om dessa anspråk behöver ändras.

Sammantaget är hela tanken med den här översynen att den ska leda till en kraftig minskning av såväl antalet anspråk på områden av riksintresse som den samlade areala utbredningen. Det är egentligen det som är utgångspunkten.

Jag har förståelse för den diskussion som både Jan Ericson och David Josefsson lyfter fram – att det finns en oro att det här området är utpekade som en potentiell byggyta. Så har det väldigt ofta varit. Kan vi hitta smartare sätt att smalna av korridoren och ge besked tidigare? Det är klart att det förenklar för både kommuner och regioner i deras planeringsarbete. Det förenklar också för markägare och andra att veta vilken mark som kommer att tas i anspråk.

Det här är ett arbete som fortgår, och jag tror att det är viktigt att vi blir än smartare och tydligare i fråga om hur vi ska dra sträckningar och hur vi ska kunna bygga infrastruktur både till lägre kostnad och effektivare.

Jag välkomnar att vi har en sådan här diskussion. Det är viktigt eftersom vi står inför mycket stora infrastrukturinvesteringar. Vi har ju nu en socialdemokratiskt ledd regering, och då bygger vi väldigt mycket mer infrastruktur än vad som tidigare gjordes.

Anf. 60 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret – även om jag inte heller nu får något riktigt konkret svar på frågan, det vill säga vilka åtgärder statsrådet ämnar vidta för att minimera påverkan av riksintressen på bostadsbyggande och stadsutveckling.

Om man lite ska dra historiken fram till det uppdrag som statsrådet själv nämner började det med att Riksrevisionen redan i december 2013 kritiserade statens hantering av riksintressen och konstaterade att de utgjorde ett hinder för kommunerna i bostadsbyggandet. Med anledning av detta tillsatte alliansregeringen en utredning, den så kallade Riksintresseutredningen, som presenterade sitt slutbetänkande i december 2015, när vi hade bytt regering.

Några åtgärder har vidtagits, men det kvarstår uppenbarligen problem, vilket situationen med Götalandsbanan illustrerar på ett väldigt tydligt sätt. Detta har också Riksrevisionen konstaterat i sin uppföljning i april 2018, där man uttryckligen skriver: ”Lagstiftningen kring riksintressena och hur de hanteras är fortsatt föremål för stor kritik samtidigt som bostadsfrågan växer i betydelse.”

Jag tycker att det är bra att statsrådet tar upp det uppdrag som regeringen för ungefär ett år sedan gav till Boverket och de fem så kallade riksintressemyndigheterna. Problemet är nämligen att tidsaspekten för anspråken, exempelvis gällande infrastruktursatsningar, inte nämns någonstans i direktiven för det uppdraget. Det är detta som är problemet i denna fråga: Man pekar ut inte en utan tre korridorer för Götalandsbanan, och sedan riskerar denna mark att bli låst under flera år.

För att illustrera storleken: Detta berör inte bara Härryda kommun utan även områden i Mölndal, Bollebygd och Borås. Totalt handlar det om sju mil långa och en och en halv mil breda korridorer. Det berör hur Göteborg kan byggas ihop med Mölndal och den framtida utvecklingen för tätorterna i Mölnlycke och Bollebygd. Det berör utbyggnaden i expansiva områden kring bland annat Landvetter flygplats och Viared utanför Borås. Det är mycket som pausas medan Trafikverket och regeringen funderar.

Återigen – vilka konkreta åtgärder tänker statsrådet vidta för att minimera påverkan av riksintressen på bostadsbyggande och stadsutveckling? Och när det gäller framför allt tidsaspekten, hur kan vi snabba på dessa processer så att inte markägare, enskilda näringsidkare eller kommuner behöver pausa sina statsbyggnadsplaner under flera år medan frågan ligger för beredning hos regeringen?

Anf. 61 JAN ERICSON (M):

Fru talman! Jag vill börja med att invända lite mot ministerns påstående att det alltid byggs mer järnväg med en socialdemokratisk regering. När alliansregeringen tillträdde 2006 ärvde vi både ett järnvägsnät och ett vägnät som var oerhört dåligt underhållna. Under våra år byggdes det mycket mer järnväg och väg och underhölls mycket mer infrastruktur än vad som varit fallet under den tidigare S-regeringen. Saken är väl den att det i takt med inflationen satsas mer pengar på infrastruktur.

Jag konstaterar att ministern inte vill ge svar på frågan om när regeringen kommer att ta slutligt beslut om var man ska dra järnvägen mellan Göteborg och Borås och var stationslägena ska vara. Jag är lite orolig för att vi inte kommer att få något svar på denna fråga före valet 2022 eftersom man inom regeringsunderlaget inte är helt överens. Ministern får gärna säga emot och ge ett besked om när man kommer att ge ett slutligt svar om tillåtlighetsprövningen.

Jag tycker att det är positivt att ministern har tagit initiativ till att se över reglerna om riksintresse och det rimliga i att ha tre alternativa järnvägskorridorer, som samtliga kan bli riksintressen samtidigt och under lång tid. Samtidigt är det ju regeringens agerande som har gjort att detta har dragit ut väldigt mycket på tiden. Det är alltså delvis ministerns ansvar att det har tagit så lång tid att komma framåt i dessa frågor.

Fru talman! Jag vill också lyfta en annan fråga som jag berörde i min interpellation; det gäller detta med stationslägen. Om man bygger en järnväg och vill att många ska ta tåget är det ganska bra med stationer. Trafikverket har nu uppenbarligen fått i uppgift att banta kostnaderna för järnvägsbygget eftersom regeringen inte kan finansiera det med dagens beräknade prislapp. En av de besparingar Trafikverket nu diskuterar är att stryka eller flytta stationslägen.

Landvetter flygplats har genomgått en jätteutbyggnad det senaste året: kraftigt utökad terminalbyggnad och ett nytt stort hotell. Samtidigt har ett betydande antal stora företagsetableringar gjorts runt flygplatsen, med logistik med mera. Landvetter har också fått flera nya utrikeslinjer, som kommer att starta så snart pandemin möjliggör detta.

Att ett så stort verksamhetsområde med så många anställda inte ska anslutas till en helt nybyggd järnväg är helt enkelt orimligt. Man ska veta att Västra Götalandsregionen och berörda kommuner har framhållit att det allra viktigaste med en ny järnväg är regional pendling och att ansluta

Landvetter flygplats så att man kan ta tåget dit från både Göteborg och Borås.

Jag undrar om ministern tycker att det är rimligt att Trafikverket ens öppnar för frågan om att stryka stationsläget på Landvetter flygplats och om han tycker att det är rimligt att flytta stationsläget i Borås från centrum till utkanten av staden. Om man bygger en fruktansvärt dyr järnväg, som detta kommer att bli oavsett teknik, utan att knappt ha några stationer där folk kan stiga på och av tåget, hur ska man då kunna få lönsamhet i järnvägen, och hur ska man kunna få fler resande med tåg? Om stationen i Borås placeras utanför staden och regionens nyligen tillbyggda flygplats inte kan anslutas till den nya järnvägen, hur ska man då gynna ett miljövänligt resande? Och, framför allt, hur ska man få ekonomi i denna järnväg?

Jag upprepar min fråga, som jag inte fick något svar på: När kommer regeringen att fatta ett slutligt beslut i detta ärende? Kan infrastrukturministern lova att detta sker före valet 2022?

Anf. 62 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag får tacka ministern, för jag upplevde att jag i alla fall fick ett svar och att byggnation av järnväg på bro inte är någon omöjlighet. När jag hör de två tidigare talarna från Moderaterna uppfattar jag att det är en relativt bra lösning att bygga järnväg på bro. Det är ett snabbt och effektivt sätt att bygga, och det är markbesparande. Bygger du en järnvägsstation kan du ha parkeringar under. Jag har varit i Bangkok i Thailand och tittat. Skytrain mitt i stadsmiljö funkar ypperligt. Då kan du dessutom där uppe, över marknivå, ha affärscentrum med mera, men det stjäl ingen yta. Du slipper barriäreffekter.

Jag ser alltså bara fördelar med denna typ av byggnation. Jag är väldigt positiv och glatt överraskad över att regeringen inte är jättemycket emot denna typ av byggnation.

Sedan hade jag visserligen hoppats att man hade kunnat implementera mycket mer av godstankarna i framtida infrastruktursatsningar i stället för att rikta in sig på höghastighetsjärnvägar, som egentligen inte är jättesnabba. Vad jag förstår är hastigheten satt till 250 kilometer i timmen. Utomlands brukar den ligga på runt 320, 380 eller 450 – där snackar vi höga hastigheter. Personligen hade jag inte vågat åka med ett tåg på marknivå i de hastigheterna; det hade jag upplevt som riktigt illa.

Jag får tacka ministern för debatten och för svaret.

Anf. 63 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar ledamöterna för inläggen. När det gäller Jimmy Ståhls senaste inlägg tror jag att det är viktigt att också komma ihåg att vi när vi bygger nya stambanor gör det för att vi i grunden har kapacitetsproblem i dag. Det har satsats för lite på järnvägen under väldigt lång tid, och nu gör vi stora investeringar.

Det är fullt på spåren. För ett och ett halvt år sedan åkte jag det miljonte tåget för att markera att det aldrig har gått så många tåg på svensk järnväg – över en miljon tåg. Men vi slår i kapacitetstaket. Det går snart inte att säga ja till nya operatörer som vill köra mer tåg eftersom det är för trångt på spåren. Fler vill åka klimatsmart med tåg, och fler företag vill skicka

mer gods med tåg. Då måste vi öka kapaciteten och bygga mer järnväg. Därför behövs nya stambanor.

Men då gäller det också att bygga på ett sätt som gör att vi inte upprepar de misstag vi ser i dag. I dag blir tåg ofta försenade för att vi blandar de snabbgående tågen, fjärrtågen, med pendeltågen och godstågen. Jag tror att vi nästan alla har varit med om att vi har suttit på X 2000 och de säger att vi har ett långsamtgående tåg framför oss och får reducera hastigheten.

Genom att bygga stambanor för tåg med högre hastigheter kan vi skapa ett utrymme för mer gods- och pendeltrafik på Södra och Västra stambanan, samtidigt som vi ökar fjärresandet på nya stambanor. Detta är nog så viktigt, inte minst mellan Göteborg och Borås.

Trafikverket har just i uppdrag att se på hur man kan minska kostnaderna med ny produktionsteknik, landbroar eller på annat sätt. Bland annat tittar man också på vad det innebär om man gör systemförändringar. Jag tror att det är viktigt att Trafikverket får ha sitt uppdrag. Jag kan inte som statsråd gå in och detaljstyra eller kommentera deras enskilda förslag. Men en sak är säker: Från regeringens sida utgår vi från det starka engagemang som har funnits under Sverigeförhandlingen, där regioner och kommuner har varit med och planerat och där man har sett på hur bostadsbyggande kan komma i anslutning till byggandet av nya stambanor och hur man kan arbeta med regionförstoring.

Till de två moderata debattörerna vill jag säga att ni ju var med på den resan. Alliansen presenterade ju hela satsningen och påbörjade det man då kallade Sverigebygget. Men sedan hoppade ni av.

Jag läser nästan varje vecka olika inlägg från moderata riksdagsledamöter som talar sig varma mot satsningen på mer järnväg. I Västsverige är detta extra intressant. Västsvenska handelskammaren, näringslivet och regionen ser nödvändigheten av att satsa på sträckan Göteborg–Borås och vidare mot Jönköping och på att skapa mer kapacitet på Västra stambanan.

Vi har ju sett hur Moderaterna har hoppat av energiöverenskommelsen och överenskommelser i pensions- och försvarsfrågan, men när det gäller infrastruktur, som ibland handlar om byggande över decennier, vore det ändå önskvärt att man skulle kunna ha lite längre hållbarhet i sina argument än bara ett eller två år.

Detta handlar inte bara om att ge goda förutsättningar för dem som planerar byggandet av infrastruktur utan också om att ha respekt för kommuner som Borås eller Göteborg, som vill planera och kunna genomföra detta. Självklart ska man kunna ge besked så fort planeringsarbetet är klart, men ingen ska tvivla på denna regerings ambition att bygga Göteborg–Borås. Detta presenterade vi redan i nationell plan 2018.

Min fråga är om Moderaterna fortfarande tycker att det är en viktig och angelägen satsning eftersom ni så ofta säger att man inte behöver bygga nya stambanor. För Västra Götalandsregionen är detta en väldigt viktig sträcka.

Anf. 64 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Statsrådet återkommer till frågan om höghastighetståg, och det verkar som om han vill ha den debatten.

Som riksdagsledamot från Göteborg gör jag rätt många företagsbesök i stan, och jag skulle säga att det är väldigt få som då talar om just höghastighetståg medan väldigt många framhåller problem med att pendeltåg är

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

fulla eller försenade i rusningstrafik. Det är också detta vi moderater säger. Vi tror inte på höghastighetståg om 20 år; vi tror på satsningar här och nu för att öka kapaciteten.

Jag uppskattar statsrådets omsorg om att jag som riksdagsledamot kanske ska tjäna någon knapp timme varje vecka när jag veckopendlar till Stockholm, men jag lär knappast sitta i riksdagen om och när en höghastighetsbana finns på plats om några decennier. I stället lär jag, som många andra i Göteborgsområdet, få stå och huttra på en perrong, väntande på ett försenat pendeltåg.

Innan jag kom in i riksdagen arbetade jag på Göteborgs stadsledningskontor med stadsledningsfrågor, och jag följde bland annat Sverigeförhandlingen utifrån Göteborgs perspektiv. Då konstaterades att ett av de största hindren för Göteborgs stad att nå målen om bostadsbyggande antagligen skulle bli motparten staten – dels i form av länsstyrelsen, som utan tydlig styrning inte skulle prioritera bostadsbyggande, dels i form av riksintressen, som skulle kringskära möjligheterna att bygga bostäder.

Halvt på skämt och halvt på allvar föreslog någon att man i förhandlingen skulle ställa motkrav: Om staten krävde bostadsbyggande skulle staden kräva att staten inte stoppade bostadsbyggandet. Jag tycker att skrattet fastnar lite i halsen när man nu läser om den situation som håller på att utveckla sig mellan Göteborg och Borås.

Med detta vill jag tacka för en trevlig och intressant debatt med statsrådet, även om vi inte verkar komma till något vidare svar i tidsfrågan.

Anf. 65 JAN ERICSON (M):

Fru talman! Eftersom jag var med under alliansåren och vet precis hur turerna gick i Sverigeförhandlingen kan jag berätta att det var ett sätt att testa om det var rimligt och realistiskt att bygga höghastighetståg. Det var därför man tillsatte Sverigeförhandlingen. När vi i Moderaterna fick materialet kom vi fram till att det inte var rimligt och realistiskt. I stället ville vi fortsätta den tanke vi hade innan, nämligen att bygga snabb järnväg men inte höghastighetståg.

Att vi ska bygga sträckan Göteborg–Borås har vi hela tiden haft med i alla sammanhang, i alla debatter, i våra infrastrukturmotioner och så vidare. Där finns alltså ingen som helst tvekan från moderat sida.

Jag skulle också vilja ställa en konkret fråga: Vilken hastighet planerar regeringen att man ska kunna hålla på järnvägen Göteborg–Borås? Det skulle jag gärna vilja veta.

När det gäller Landvetter är det ett statligt bolag, Swedavia, som har satsat massor med pengar på att bygga ut flygplatsen, och det är en statligt ägd järnvägsinfrastruktur som passerar den statligt ägda flygplatsen. Vore det inte självklart att regeringen tydligt säger ifrån om att dessa båda saker ska kopplas ihop? Det tycker jag att det borde vara.

Men okej, jag konstaterar att ministern inte vill ge svar på frågan när regeringen kommer att fatta slutligt beslut om järnvägsbygget mellan Göteborg och Borås. Även om det låter som om man är positiv vill man inte ge något tydligt besked om när. Men i vart fall kan väl ministern göra det sannolikt om det kommer att ske före valet 2022 eller inte? Jag tror nämligen med detta som bakgrund att regeringen inte alls kommer att kunna ta några beslut i frågan eftersom man inte är överens i regeringen om vad man ska göra.

Detta går ut över alla drabbade markägare. Jag tycker det är ett lite cyniskt spel för att behålla regeringsmakten när man förhalar en fråga på detta sätt i två mandatperioder.

Prot. 2020/21:78
9 februari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 66 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, David Josefsson, för en bra diskussion! Vi kan gärna fortsätta den, för jag uppskattar ambitionen att se hur man ännu mer kan effektivisera arbetet när det gäller vilken mark som tas i anspråk. Från Infrastrukturdepartementet har vi gett Trafikverket och länsstyrelserna i uppdrag att se hur man kan påskynda planeringsprocessen, antingen genom att tillskjuta mer medel och ha en bättre planering på länsstyrelserna eller genom att Trafikverket förskotterar en del infrastrukturmedel för att se till att planeringsarbetet går snabbare. Detta sker efter önskemål från länsstyrelserna angående byggandet av Norrbotniabanan och Ostlänken i Östergötland.

Jag tror att det är viktigt att inte för mycket tid för byggandet av viktig infrastruktur går åt till planeringsarbete utan att vi kan korta plantiderna. Jag ser fram emot en fortsatt diskussion om hur det kan förenklas och förbättras.

När det gäller Jan Ericson förstår jag faktiskt inte riktigt vad han säger. Det är inte är första gången, förvisso.

Den här regeringen har ju gett besked om Göteborg–Borås. Det gjorde vi redan i nationell plan 2018. Det som har skapat osäkerhet och försvårat förutsättningarna är en moderat partiledning som har valt att inte delta i diskussioner om hur vi finansierar nya stambanor och som har valt att relativt ofta ställa sig vid sidan av det som näringsliv, regioner, kommunala och regionala företrädare och kommuner i hela Sverige vill ha, nämligen byggande av nya stambanor.

Oavsett om det är i Västsverige, i södra Sverige eller längs hela korridoren med Hässleholm, Jönköping, Linköping, Norrköping – Sverige behöver mer järnväg! Men Moderaterna klamrar sig fast vid satsningar på väg eller på andra lösningar. Kom med i matchen! Se till att vi moderniserar Sverige för att klara klimatmålen och för att skapa jobb och öka konkurrenskraften i svenskt näringsliv. Vi behöver satsningar, såväl i Göteborg och Borås som i andra delar av landet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2020/21:377 om nollvisionen och oskyddade trafikanter

Anf. 67 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jimmy Ståhl har frågat mig om jag och regeringen avser att se över zebalagen och om jag och regeringen avser att se över regelverket med cykelpassager och cykelöverfarter för att få enklare och mer enhetliga regler för bilister och cyklister.

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet är framgångsrikt. Dödstalen i vägtrafiken har halverats sedan millennieskiftet, och när det gäller fotgängare och cyklister har de mer än halverats. Regeringens arbete med trafiksäker-

het utgår från nollvisionen, där ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder transportsystemet.

En stor del av olyckorna för oskyddade trafikanter är dessutom infrastrukturelaterade och beror bland annat på bristande underhåll. Här har både Trafikverket och kommunerna ett stort ansvar för att upprätthålla en god standard på sina respektive cykelbanor.

Att Sverige är världsledande inom trafiksäkerhet, med färre döda än någonsin i trafiken, hänger bland annat samman med en kombination av olika insatser som tillskjutna medel och regelförändringar. För regeringen är det avgörande att reglerna bidrar till en trygg trafikmiljö för alla. Det ska vara enkelt och tryggt att röra sig i trafikmiljöer, inte minst som oskyddad trafikant.

Vi gör vinster i trafiksäkerhetsarbetet genom att satsa resurser där de gör mest nytta. Av trafikförordningen framgår att förare med hänsyn till omständigheterna ska hålla en tillräckligt låg hastighet så att fara inte uppstår vid övergångsställen eller cykelpassager.

I dagsläget ser regeringen inget behov av att se över den så kallade zebbralagen. Men trafiksäkerhetsarbetet har fortsatt hög prioritet för regeringen.

Anf. 68 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag delar Tomas Eneroths uppfattning att vi har ett gott mål att nå med nollvisionen. Jag delar uppfattningen att färre och färre dör och att färre och färre skadas. Men vi har också problem i Sverige. Vi har till exempel väldigt fantasifulla politiker ute i kommunerna. Tomas Eneroth har själv varit ute och sagt nej till cykling mot enkelriktad trafik. Jag kan garantera att om man hade fått cykla mot enkelriktad trafik hade skadorna ökat markant och naturligtvis även dödsfallen. Men nu är det enkelt. En enkelriktad gata är enkelriktad för alla fordon som kör på gatan.

Ett problem i dag är att väldigt många är innovationsrika och hittar på lösningar. Vad ska man säga för att det inte ska låta fel? Tekniken har kommit in i trafiken även för gående och cyklist. Mobiltelefonen tar över människors liv. Man går och surfar och är ouppmärksam. Man cyklar och surfar samtidigt. Det är inte bra, men människan är svår att ändra.

Vi har till exempel cykelöverfarter och cykelpassager. Jag är medveten om att bilister och andra trafikanter ska hålla sig uppdaterade om det regelverk som gäller i dessa delar.

För ganska länge sedan kom en gata som hette gågata. Den var helt ny för mig. Jag fick slå upp vad det handlade om. Nu har det kommit en cykelfartsgata, där man tvingar cyklisterna att cykla i mitten av gatan. På sidorna är det kullersten, så där blir det otrevligt att cykla.

Vi kan titta på vädret i Sverige. I dag är det becksvalt ute. Människan är bedrövlig på att använda reflexer. Dessutom räknar man med att fordon stannar för de gående. Ja, man ska hålla en låg hastighet som bilist. Men tänk om man inte ser människan som plötsligt svänger ut i gatan eftersom den människan är ouppmärksam på bilisterna!

Det har också hänt en del sedan vi gick med i EU. Man behöver inte ha samma belysning nu. Förut hade vi per automatik halvljus på. Nu räcker det med varselljus. Därför blir bilarna svårare att upptäcka. Bilarna drivs i dag med el och blir också därför svårare att upptäcka för de gående.

Vi funderar på om det inte hade varit lämpligt att ha en enkel regel, där man har antingen cykelöverfarter eller cykelpassager.

I det stora hela skulle jag vilja säga att en oskyddad trafikant är den som tar skada vid en kollision. Därför borde den oskyddade trafikanten akta sig för att gå ut i gatan och möta en bil. Det är därför jag funderar lite grann på om det inte hade varit bra att se över zebralagen. De oskyddade skulle kunna akta sig, och där det passerar mycket folk skulle man kunna ha trafikljus, så att det blir en bevakad övergång. Då kan man trycka, få grönt och gå. Det är mycket säkrare för de gående och förhoppningsvis ett ytterligare steg mot att nå nollvisionen. Även i låga hastigheter blir en kollision mellan en oskyddad trafikant och en bil kraftfull.

Anf. 69 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jimmy Ståhl, för engagemanget! Det är viktigt att vi utvecklar metoder. Det handlar om att utveckla mobiliteten, inte minst i stadsmiljöer, och om att se till att fortsätta öka skyddet för oskyddade trafikanter. Det sista är nog så viktigt. Jag tror att alla kan känna igen sig i utvecklingen under senare år. Vi har haft elsparkcyklar och elcyklar och andra typer av nya fordon. Där har vi ett utredningsarbete. Transportstyrelsen tittar på en reglering för att skapa en tydlighet i fråga om regler och en likartad tillämpning. Vi hade en utveckling i Stockholm, där etableringen av elsparkcyklar ledde till väldigt mycket osäkerhet och både tillbud och olyckor.

Jag tror att det är så vi ska se de åtgärder vi gjort från regeringens sida. Jag utesluter inte att man ska kunna cykla mot enkelriktad trafik; det kan i några sammanhang vara en smart trafiklösning. Det jag vill är att vi ska ha regler som är tydliga i hela landet. Jag vill inte ha en lokal försöksverksamhet. Framför allt ska det vara så här: Finns det smarta lösningar som kan bidra till en ökad mobilitet och säker cykling ska vi naturligtvis se till att vi hittar nationella regler som kommunerna sedan kan tillämpa. Jag tror att det måste vara utgångspunkten.

Här har det hänt väldigt mycket under senare tid. Med de stadsmiljöavtal som vi har beslutat om har vi gett kommuner och regioner möjlighet att utveckla mycket av cykelverksamheten men också miljön för fotgängare. Jag tror att vi ska ta det i beaktande innan vi pekar ut riktningen för framtida lösningar.

Vi valde nyligen att komma med ett förslag – det har också gått igenom – om möjlighet att inrätta en cykelgata. Det gäller sedan den 1 december. Det är en modell där bilarna är de som har att ta hänsyn och anpassa sig. I täta stadsmiljöer kan det vara en effektivare lösning och en effektivare användning av marken. Det är ofta den trängseln man har att utgå från.

Alla förslag som bidrar till ökad och säker cykling är naturligtvis välkomna. Jag kommer i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet noggrant att följa utvecklingen när det gäller just oskyddade trafikanter. Vi har en utveckling där fordonen blir allt säkrare. Geofencing, uppkopplade fordon och självkörande fordon med en mängd nya tekniska utrustningar bidrar till att minska antalet dödsolyckor inom trafiken. Men vi har också en ökad rörlighet i städer med nya typer av fordon, till exempel elfordon för en person. Då måste vi se till att regelverket följer med. Vi måste också se till att skapa gemensamma tydliga nationella regler. Det arbetet pågår.

Jag tackar naturligtvis för alla förslag som finns i diskussionen. Vi ger Trafikverket och Transportstyrelsen återkommande uppdrag att utreda en del av dessa innan vi sedan återkommer till riksdagen, om det skulle vara nödvändigt med nya regleringar.

Men regeringens utgångspunkt – jag vill vara tydlig – är att vi måste främja cyklingen. Det är ett smart sätt att ta sig fram. Det är klimatsmart. Tack och lov ser vi att allt fler väljer cykling. Det som är viktigt nu när vi lägger mer resurser än någonsin på cykling är att se till att det bidrar till allas cykling. Jag ser oroväckande tendenser till att barns cyklande minskar. Det är inte heller riktigt jämförbart när det gäller cykling. Vi kan inte ha en cykelpolitik som bara anpassar sig efter att män i min ålder ska ta sig snabbt fram i städerna. Cykelpolitiken ska bidra till att människor i hela samhället kan njuta av möjligheten att cykla.

Man ska kunna göra det säkert. Det är klimatsmart, och inte minst i pandemitider är cykling väldigt bra för dem som har möjlighet att cykla.

Anf. 70 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Det är klart att det är en utmaning att bygga om en byggd stad, i och med att husen redan är på plats. Kollektivtrafiken ska ha sin yta. Och om man kör in i staden måste man naturligtvis ha möjlighet att parkera sin bil.

Vi följer naturligtvis med stor nyfikenhet den nya autonomin med mikromobilitet och självkörande fordon. Men där måste man vara på tårna, och det vet jag att många är. Vad gäller autonomin handlar det om ansvarsfrågan. Vad jag förstår av utredningen är det föraren som är ansvarig. Det kommer att bli ett motstånd mot att sätta sig i en självkörande bil där föraren själv har ansvaret och inte fordonet.

Personligen hade jag aldrig släppt iväg en bil som jag har ansvaret för utan att framföra den själv. Teknik kan krångla, även om förhoppningen är att den inte gör det.

Cyklism tycker jag är jättepositivt. Det är klart att man ska kunna nyttja cyklandet för att speciellt under härliga sommardagar kunna ta sig till arbetet. Men många har också ett behov av bilen, och bilar, cyklar, gående och kollektivtrafik delar samma vägar och gator. Det gäller tyvärr även spårvagnar. Det har vi sett i Göteborg, där en spårvagn välte en ambulans för inte alltför länge sedan.

När vi tittar på hur vi ska kunna skydda dessa oskyddade trafikanter – gående, cyklister med flera – skulle jag ändå vilja se en enhetlighet. Förvirringen när det gäller vad som är en cykelpassage och vad som är en cykelöverfart handlar om att vid den ena har cyklisten företräde och vid den andra har bilisten företräde. Varför har man inte en och samma regel?

För gående är det ganska enkelt i dag i och med zebralagen. Är det ett obehagligt övergångsställe är det den gående som har förtur. I övrigt är det rödljusen som gäller. Där är det alltså ganska tydligt. Sedan är det otrevligt om man som gående går rakt ut. Vi har halka och mörker, och så har vi teknik som stör de gående, som blir mindre uppmärksamma. Någonstans måste vi politiker ta ansvar för dem som själva inte gör det och underlätta för att försöka nå nollvisionen.

Min tanke är egentligen att få till en utredning om zebralagen. Jag vet att väldigt många andra länder har precis samma lag som Sverige, men de har inte samma klimat. Vi har halka och mörker som infinner sig väldigt tidigt, och därför tycker i alla fall jag att det hade varit väldigt bra att se över om man hade kunnat minska antalet olyckor med just oskyddade.

Jag kan bara dra ett exempel. Nu fanns det inte ens ett övergångsställe på den här sträckan där jag var ute och övningskörde med min son som skulle ta körkort. Helt plötsligt går det ut en människa mitt i gatan med en mobiltelefon. Som tur var så var sonen beredd och hann bromsa, men i ett sådant fall är det väldigt lätt att få panik och i stället trycka på gasen, och då hade olyckan varit framme. Det är ganska läskigt. Många är så inne i dagens teknik att de glömmar var de är och den fara de utsätter sig själva för.

Jag tycker att det vore mycket önskvärt att få till en utredning gällande zebralagen.

Anf. 71 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jimmy Ståhl, för engagemanget! När det gäller just mobiltelefoner delar jag verkligen uppfattningen att det är en utmaning med alla sociala medieplattformar och hur de leder till distraktion. Det var ett av skälen till att en av mina första insatser som ny infrastrukturminister var att föreslå mobiltelefonförbudet. Händerna på ratten, tror jag att vi kallade kampanjen.

Tidigare var det faktiskt tillåtet att sitta och prata i mobiltelefon, men det är det inte längre, och det är för att ge en tydlig signal att du ska ha uppmärksamheten riktad framåt. Det är viktigt. Minsta distraktion kan leda till att man faktiskt missar möjligheten att bromsa, och det kan leda till dödsolyckor. Vi kan, vilket jag tycker är allvarligt, fortfarande se singelolyckor på väg där det sannolikt är så att någon har använt mobiltelefonen, spelat spel eller någonting annat och kört i diket. Därför är det otroligt viktigt att vi har hög uppmärksamhet på vad nya sociala medieplattformar leder till.

Fordonsindustrins utveckling gör också att man nu kan ge information till förarna till exempel med lane assist- eller pilot assist-system och i och med att bilen korrigerar minskar risken att föraren gör misstag. Det är en fantastisk utveckling.

Utmaningen när det gäller självkörande fordon eller autonom styrning är, som Jimmy Ståhl nämner, förarbegreppet. Det är ingen tvekan om det. Även om vi i dag i huvudsak har stödsystem som innebär att du som förare är huvudansvarig men bilen hjälper dig att hantera situationen – till exempel vid parkering eller med att följa sidolinjerna – är det ändå angeläget att hitta en modell där vi kan ha helt autonoma fordon. Då måste den juridiska utmaningen med förarbegreppet lösas antingen som Bjelvenstams utredning pekar på, nämligen att ansvaret ligger hos ägaren av fordonet, eller genom att det ligger till exempel hos fordonsföretagen. Här finns lite olika diskussioner och traditioner inom Europas länder, så det pågår ett utvecklingsarbete. Detta får inte ta sådan tid att det försenar implementeringen av nya, säkra fordon med en ökad grad av självstyrande funktioner.

Låt mig säga någonting om cyklingen, för jag tycker att det är viktigt. Tidigare var det så att cykelpolitiken var kommunal. Det var i kommuner och regioner man hanterade frågor om cykling. Vi har valt att lyfta upp det på nationell nivå.

I nationell plan lade vi 1,5 miljarder i riktade medel i så kallade trimningsåtgärder just för cykling. Så mycket resurser har aldrig getts nationellt till cykling. Inom ramen för storstadsförhandlingar har 440 miljoner beslutats i cykelobjekt i Malmö, Helsingborg, Lund, Stockholm och Göteborg. Vi har stadsmiljöavtalet, där väldigt mycket cykelinsatser görs. I den senaste budgetpropositionen var det väl 650 miljoner kronor till olika cykelprojekt.

Det är vårt sätt att inte bara stödja kommuner och regioner som tar ansvar utan också tydligt peka på dem som inte tar ansvar: Ni måste utveckla er cykling. Cyklingen har inte bara kommit för att stanna – den ska utvecklas för att öka mobiliteten, och därför gör vi större ekonomiska insatser än någonsin.

Vi följer upp med regeländringar som förenklar, förbättrar och förtydligar vad som gäller, inte minst nu senast när det gäller cykelgata, som kommuner som vill kan pröva. Där har cykeln företrädare framför till exempel bilarna, och det är bilarna som har att anpassa sin hastighet. Det är ett smart sätt att i trånga stadsmiljöer hitta en lösning som bidrar till ökat samspel men också ökade förutsättningar för cykling.

Jag tror att det är så vi måste arbeta framåt. Som Jimmy Ståhl påpekar kan vi inte bygga om städer, men vi kan underlätta för kommunpolitiker, stadsplanerare och andra att bidra till ökad cykling. Vi gör det med nationella medel och nationellt stöd numera.

Anf. 72 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Cykeln är här för att stanna. Med hjälp av elcykeln har det ju blivit så mycket enklare att cykla även längre distanser. Det gäller även det spontana cyklandet i och med att man kan hyra sparkcyklar.

Jag delar infrastrukturministerns uppfattning när det gäller mobiltelefoni. Även vi har drivit den frågan, och jag är överlycklig över att den är implementerad. Problemet är att även cyklister nyttjar mobiltelefonen i dag. Man har så himla bråttom att man är ouppmärksam, och jämfört med en gående kommer en cykel i enorma farter. Elassistansen upphör vid 25 kilometer i timmen, men 25 kilometer i timmen kan vara relativt snabbt, och i vissa städer finns dessutom backar där vi har kunnat uppmäta hastigheter på över 50 kilometer i timmen när de passerar korsningar.

Jag menar alltså att vi kanske behöver titta på regelverket när det gäller cykelpassage kontra cykelöverfart just för att skydda cyklisterna själva, för jag tror ärligt talat, Tomas Eneroth, att det är väldigt få som har stenkoll på de reglerna. Jag sitter själv i trafikutskottet, och jag var tvungen att kolla vid vilken av dem som en cyklist har företrädare och inte.

För att göra det enkelt: Jag antar att Tomas Eneroth har koll på att vid cykelöverfart får cyklarna passera. Samtidigt handlar det också om farten, för jag menar att om en cykel kommer i en hiskelig hastighet är det svårt för en bil att upptäcka den, och då kan olyckan vara framme. Vi hade behövt ha likartade regler.

Anf. 73 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack återigen, Jimmy Ståhl, för engagemanget! Jag tror att det är viktigt att fler är med och deltar och lägger fram förslag, både när det gäller hur vi ska utforma cykelinfrastrukturen och vilka regeländringar som behövs.

Här pågår som sagt ett kontinuerligt arbete, och det är ju för att vi lägger mer resurser än någonsin på att utveckla cyklingen med nationella medel. Jag ser att vissa kommuner går före. Svenska Cykelstäder är en sammanlutning som lyfter fram kommuner som gör bra insatser, vare sig det handlar om Uppsala, Lund eller andra ställen där man gör otroligt bra cykelinsatser.

Jag var nyligen i Malmö – eller nyligen; det var i somras när vi fortfarande fick resa – och tittade på hur man utvecklar cyklingen i hela staden.

Jag vill ändå nyttja den sista delen av min talartid för att säga något om detta. Jag är orolig för att vi får en cykeldebatt som bara handlar om väletablerade vuxna mäns möjligheter att så snabbt som möjligt ta sig fram i storstäderna. Det är viktigt. Men det är också viktigt att barn och ungdomar kan cykla, att människor ur alla samhällsklasser kan cykla, att cykling blir ett alternativ som känns tryggt och självklart.

Stora insatser behöver göras för stadsplanering och för att främja cykling. Där kan civilsamhället vara en viktig del, och därför har vi från regeringens sida gett extra stöd till civilsamhällesorganisationer, till exempel NTF och Cykelfrämjandet, för att just främja cykling. Det måste också till en attitydförändring tillsammans med regeländringar, så att cykling inte blir för några få utan för många fler.

Själv cyklar jag gärna snabbt på min racer, men det gör jag inte i stan utan på landsvägar i Småland. Inne i stan cyklar jag på ett helt annat sätt. Då tar jag hänsyn till andra trafikanter. Jag vill att det ska vara en trygg stadsmiljö med mer cykelvägar och mer gemensam hänsyn.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2020/21:378 om främjande av närsjöfarten

Anf. 74 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jimmy Ståhl har frågat mig vad regeringen och jag gör för att möjliggöra mer kustsjöfart och mer trafik på våra inre vattenvägar.

Sjöfarten har en helt avgörande betydelse för vår utrikeshandel och vår varuförsörjning. Men den är också viktig för arbetet med att göra vårt transportsystem mer hållbart och effektivt, inte minst för att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter. En ökad andel sjöfart av godstransporterna bidrar dessutom till minskad trängsel och färre olyckor på land. Det är därför viktigt att få till en ökning av andelen sjöfart vad gäller nationella godstransporter, det vill säga på våra inre vattenvägar och längs med våra kuster men också i vårt närområde.

Överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart innebär att porteffektiviteten ökar och att utsläppen av växthusgaser minskar. Regeringen avser att fortsätta att främja överflyttning från vägtransporter till sjöfart och stärka intermodaliteten, som det heter, i transportsystemet.

Regeringen har redan genomfört ett antal åtgärder inom ramen för den nationella godstransportstrategin i syfte att få fler att välja sjöfarten som transportalternativ. Bland annat kan nämnas införandet av ekobonus, inrättandet av en nationell samordnare för sjöfart på Trafikverket och utpekandet av fler inre vattenvägar.

Regeringen beslutade i november ett tilläggsuppdrag till den nationella samordnaren. Uppdraget handlar om att genom dialog med svenska hamnar skapa incitament för överflyttning av gods från väg till sjöfart och stärka sjöfartens konkurrenskraft. Hamnarna har en viktig roll i arbetet med att öka andelen godstransporter med sjöfart.

Anf. 75 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Sjöfart står mig varmt om hjärtat. Som göteborgare och i mitt tidigare yrke som jag är tjänstledig från, det vill säga hamnarbete, kan jag inte annat än älska sjöfarten. Sjöfarten har gett mig mina inkomster under alla år.

Precis som ministern påpekar finns en outnyttjad inlandssjöfart och en näst intill obefintlig kustsjöfart. År 2014 införde EU ett regelverk där Sverige har möjlighet att utveckla och driva inlandssjöfart. Inlandssjöfart kan utföras med pråmar som kör i skyddade vatten. Stora möjligheter ges att till exempel i Stockholm frakta bort snömassor vintertid eller frakta bort schaktmassor från byggen. Vidare kan gods fraktas. Det finns stora möjligheter med inlandssjöfarten.

Men vad har hänt? Det är näst intill ingenting. Mycket av det handlar om tunga avgifter. Inlandssjöfarten existerar inte i Sjöfartsverkets resultaträkning. Men i och med att det inte finns en inlandssjöfart blir det inte heller en inkomst till Sjöfartsverket. För att få igång inlandssjöfarten hade man kunnat tillåta att inte ta ut avgifter på just inlandssjöfarten. På så sätt skulle man få igång en fungerande trafik. Det finns stora möjligheter att avlasta vägar mellan till exempel Göteborg och Vänerhamn. Järnväg kan byggas till Kristinehamn. Sedan kan godsflöden från Norrland gå med järnväg till Kristinehamn, och därefter kan fartyg gå resterande vägen.

Hamnar i Mälaren har gång på gång upplevt stora problem med kostnader för fartyg att lägga till i en Mälarhamn: runt 94 000 per enhet. Vi vet att Norvik startade en hamn med en tanke om att omlasta gods på fartyg och transportera till Mälarhamnar, men det är för kostsamt. Det är i dag billigare att transportera gods på lastbil. Det är helt horribelt. Fartyg ger möjlighet att frakta mycket gods effektivt. Ett fartyg kan hantera 500 enheter. Det motsvarar ungefär 350 lastbilar i en enda transport. Hamnarna uppger att de kan hantera mycket mer gods.

Nu har mängden gods inte minskat under pandemin, vilket är bra. Där emot har passagerarfartygen tappat en hel del, men jag håller mig till kustsjöfart och inlandssjöfart. Det är samma sak med kustsjöfarten. För varje hamn man går in i åker man på en farledsavgift. Det är klart att man då skippar vissa hamnar eftersom det blir för dyrt. Det innebär att godset i stället går på väg. Det är inte bra.

Anf. 76 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag uppskattar Jimmy Ståhls engagemang. Det är viktigt.

Jag tror att jag vid något tillfälle skämtat om att jag är smålänning. Min närmaste hamn hemma i Växjö är Helgahavet. Jag har inga hamnar i min

närhet, men jag älskar sjöfart och jag brinner av längtan efter att fortsätta att stärka svensk sjöfart eftersom det är så otroligt viktigt. Det handlar om att nå klimatmålen i sig eftersom sjöfarten är klimatsmart. Det handlar dessutom om att avlasta den trafik vi ser när godsmängden ökar på våra vägar.

Regeringen har ända sedan jag tillträdde som statsråd gjort stora insatser för att främja sjöfarten. Den nationella samordnaren Pia Berglund gör ett fantastiskt arbete med att ta fram ett handlingsprogram på 62 punkter för att på olika sätt främja sjöfarten, inte minst hitta nya vägar och se till att transportköpare får upp ögonen för vilka smarta alternativ som finns och undanröja de hinder som finns för etablering av nya leder. Det är också fråga om att dra in hamnarna i en dialog. Vi gjorde den första nationella samlingen för hamnarna någonsin när jag bjöd in samtliga till dåvarande Näringsdepartementet. Sedan dess har jag haft en tät dialog med hamnarna. De utvecklar nu sin roll från att vara traditionella hamnar till att vara noder i transportsystemet.

Göteborgs hamn är naturligtvis i en klass för sig. Den är inte bara Sveriges utan också Nordens största och viktigaste hamn. Där pågår ett fantastiskt utvecklingsarbete. Det gäller också i Trelleborg, Piteå och i många andra hamnar. Där pågår ett utvecklingsarbete för att stärka svensk sjöfart. Det handlar om att automatisera och effektivisera förutsättningarna för att få en väl fungerande sjöfart, inte minst tillsammans med de råd och den process som pågår inom ramen för nationella samordnaren Pia Berglunds uppdrag.

Samtidigt ska vi komma ihåg att vi inte bara talar om farledsavgifter. Det finns hamnavgifter, och de är i många fall den dyrare avgiften. Där ligger bakgrunden till det uppdrag vi har gett till samordnaren, det vill säga att se hur den totala avgiftsördan faktiskt ser ut och vilka insatser som kan göras för att befrämja och göra det än mer möjligt att utveckla svensk sjöfart.

Jimmy Ståhls engagemang för sjöfarten uppskattar jag, men jag vill ändå vara tydlig och säga att konkurrensfördelen inte blir lägre för landtransporter och lastbilar när Sverigedemokraterna föreslår sänkt bensinskatt. Man vill på allvar förbilliga landtransporter med diesellastbilar eller med bensinlastbilar.

Vill vi på allvar skapa hållbara lösningar och ta ansvar för klimatet är det elektrifiering och biobränslen som gäller för vägtransporter. Men vi måste också se till att man klarar konkurrenskraften för sjöfarten och gör det mer förmånligt till exempel med ekobonus eller andra typer av ekonomiska incitament. Det är så vi tar ansvar. Då kan man inte i varje del i transportsystemet ropa efter det som olika organisationer tycker är det viktigaste.

Att i detta läge, i den klimatkris vi har, prata om och resonera kring behovet av sänkta bensinpriser tycker jag inte är ansvarsfullt. Ska vi kunna göra en omställning med biobränsle och elektrifiering och få över mer gods på järnväg och sjöfart måste man också i partiets politik ta ansvar för detta. Vi gör det från regeringens sida. Vi pekar ut den tydliga riktlinjen: Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi gör det genom att göra mer investeringar än någonsin, inte minst i sjöfarten. Vi gör det med tydliga styrmedel och ekonomiska prioriteringar, men också med processer, Godstransportrådets arbete och inte minst Pia Berglunds utmärkta

Prot. 2020/21:78
9 februari

Svar på
interpellationer

arbete som nationell samordnare. Det är så vi ser till att öka andelen inlandssjöfart och kustnära sjöfart.

Anf. 77 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag hoppas att sjöfarten ökar. Men från 2014 – nu är det 2021 – har i stort sett ingen inlandssjöfart kommit till. Vi ligger och kör fartyg med IMO-regler, alltså regler som gäller för havstrafik. Det gynnar inte sjöfarten. Sjöfarten har pratat om tonnageskattefrågan. Den skulle utvärderas efter några år. Det har gått fyra år.

Jag var för cirka två år sedan på ett möte där även minister Tomas Eneroth var, och där vi flaggade in det 100:e svenska fartyget, vilket var jätteroligt. Men vad har hänt sedan dess? Fartygsantalet har både minskat och ökat, så vi har i dag fortfarande ungefär 100 fartyg.

Man har inom sjöfarten efterfrågat vissa grejer som man tror kan gynna sjöfarten. Det handlar om att återinföra nettomodellen och utveckla så att fler berörs av implementering av tonnageskatten – även offshoreverksamheten, fick jag höra i dag på utskottsmötet. Sedan gäller det till exempel att ändra en barriär för att få in svenska fartyg genom att ändra stämpelskatten till en stämpelavgift, vilket hade inneburit ett mindre motstånd mot att bli svenskt för många rederier. Det gäller inte minst nu när England har lämnat EU. Det är många rederier som vill lämna England och som hade kunnat bli svenskflaggade, men de har valt att inte göra så.

Det är viktigt att sjöfarten ökar och ges möjligheter. Sjöfartsverket är i dag ett verk som blöder ekonomiskt. Jag har suttit på seminarier med Sjöfartsverket och tittat på den krassa verklighet de står inför. Siffrorna lyser rött, och de kommer att fortsätta lysa rött. Om vi inte agerar gentemot Sjöfartsverket och antingen hjälper dem eller försöker forma om dem och göra om Sjöfartsverket från ett affärsverk till ett anslagsverk kommer den ekonomiska spiralen att fortsätta, vilket innebär att sjöfarten beläggs med mer och mer avgifter. Lotsavgifterna ökar. Vid Södertäljeslussen har man kommit på att man inte haft någon båtsmansavgift, vilket man inför. Man tar bort rabatter. Jag förstår att Sjöfartsverket greppar efter alla medel de kan i och med att det är ett affärsverk. Detta tynger sjöfarten. En av redarna sa skämtsamt att sista fartyget tar hela kostnaden. Det främjar ju inte sjöfarten.

Någon som också oroar mig är att om vi inte får igång sjöfarten i dag har vi ett hot som gör att sjöfarten kan få det mycket svårare framöver. Det är också en möjlighet, måste jag säga. Fehmarn Bält-tunneln byggs i dag mellan Tyskland och Danmark. Den kommer att ge ökade möjligheter till järnvägstransporter. Förhoppningen är också att vi hittar ytterligare en landbaserad lösning mellan Sverige och Danmark. Vilken det blir får vi ta i en annan debatt. Men vad händer om vi inte får logistikerna att hitta möjliga vägar att välja sjöfart? Man brukar ta den snabbaste, enklaste och billigaste vägen. Sjöfarten är en säker väg. Den tar tid. Det går att köra mycket. Man kan ha det som lager på väg. Men tyvärr är i dag lastbilen en jätteviktig faktor för många logistikere när det gäller ”just in time”. Sjöfarten är oerhört viktig, fru talman.

Fru talman! Jag tackar återigen Jimmy Ståhl för engagemanget. Men jag noterar att jag inte fick svar på frågan om sänkt bensinpris och sänkt dieselskatt. I grunden handlar ofta politik om att välja. Det är ändå uppenbart att Sverigedemokraterna rätt ofta väljer det som inte är bra för klimatet. I detta fall väljer man att föreslå till exempel sänkta bensin- och dieselpriiser hellre än att främja sjöfarten. Jag hoppas att jag får ett svar på det i Jimmy Ståhls nästa anförande.

Sedan är det naturligtvis en tuff utmaning för sjöfarten, inte minst under pandemin. Det är ett av skälen till att vi gjort omfattande insatser, vare sig det handlar om möjligheten att söka från Exportkreditnämnden, EKN, för rederier eller anpassningen av sjöfartsstödet, som var mycket välkommen för sjöfarten och var en viktig insats. Vi följer utvecklingen och gör vad vi kan för att stödja och hjälpa sjöfarten. För färjetrafiken har det varit en tuff utmaning. Det är inget tvivel om det.

På samma sätt följer vi upp med infrastrukturella insatser. Vad gäller Göteborgs hamn noterade jag nyligen att kommunfullmäktige och regionen ställt sig bakom den farledsfördjupning som vi aviserade 2018 i den nationella planen, så att vi kan genomföra den. Det är otroligt viktigt långsiktigt för Göteborgs hamn. Nyligen redovisade också aktörer i Göteborg tillsammans med ett rederibolag och två kända fordonsproducenter i Sverige sin ambition att bygga smarta och hållbara transporter med Göteborgs hamn som nav. Det är en fantastisk utveckling som naturligtvis kommer att stärka sjöfarten, men också göra den mer hållbar, så att den kan vara ett föredöme och kanske vara en del av den där permanenta världsutställningen som jag tycker att vi ska försöka utveckla i Sverige.

Från Luleå fick vi höra signaler om att det nu är klart med kommunens och andra aktörers medfinansiering av Malmporten. Även där får vi alltså en ordentlig satsning på en farledsfördjupning, vilket stärker kapaciteten i Luleå hamn. Detta är nog så viktigt i ett läge där LKAB aviserar stora investeringar och satsningar – för att inte tala om stål utan kol, Hybrit, och Northvolts stora batterifabrik i Skellefteå. När tusen miljarder investeras i Norrland är det viktigt att följa upp infrastrukturen. Det gäller självklart järnvägen och lika självklart vägarnas bärighet, men det handlar inte minst också om att säkerställa att sjöfarten blir ett tydligt alternativ.

Sedan är det sant att Sjöfartsverket precis som branschen har drabbats av ekonomiska effekter av pandemin. Jag tror att vi kan se det även på Luftfartsverket och Swedavia. Har man en verksamhet som också är finansierad av avgifter vilka bygger på volymen trafik blir man drabbad om volymen trafik minskar. Det är skälet till att vi har fått gå in med extra insatser till våra myndigheter för att bidra i en situation där ekonomin pressas av pandemin.

Det tillförs inte några nya medel beroende på om det är ett verk eller en myndighet. Det är ändå så att verksamheter måste finansieras. Det blir lite motsägelsefullt att som Jimmy Ståhl å ena sidan kritisera farledsavgiftshöjningarna och å andra sidan vilja värna Sjöfartsverkets ekonomi. I så fall får man växla upp och tala om på vilket annat sätt budgetmedel ska avsättas för att Sjöfartsverket ska få en än bättre ekonomi. Jag tror att det är en viktig förutsättning.

Sjöfartsverket gör ju ett fantastiskt arbete, inte minst under pandemin, men har också som affärsverk en lite friare roll än vad anslagsmyndigheter har i att kunna utveckla nya metoder och främja sjöfarten på ett sätt som en vanlig myndighet inte kan. Låt oss ändå se att det är en viktig uppgift som Sjöfartsverket fyller för att främja svensk sjöfart!

Anf. 79 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Vad gäller bensin- och dieselskatten vet jag inte om det är regeringen själv som älskar skattehöjningar eller om man är influerad av Miljöpartiet, men den indexeringsupphöjning som regeringen satte på fordon gör att vi konsumenter har en svårare väg till att kunna få billiga och bra varor. Detta försvårar också för de företag som levererar. Att man dessutom väljer att köra bonus–malus och återigen beskattar fordonsindustrin ser vi inte som positivt.

För att återgå till sjöfarten, till exempel kustsjöfarten, har vi till exempel i Trelleborg och Ystad en enorm trafik med rorogods, som med enkelhet skulle kunna omlastas och köras upp längs kusten. Där är farledsavgifterna ett hinder. Vi har många hamnar, men på grund av farledsavgifterna är det dyrt att gå in i hamnarna.

Det är självklart att hamnarna har en avgift – de har ju en verksamhet. De måste ju betala för kajerna, för maskinerna och för bränslet som driver maskinerna, så det är klart att de har en avgift. Men varför har vi ett system med farledsavgifter som gör att det blir väldigt dyrt att köra gods med fartyg när vi hade kunnat göra en ändring och frakta mycket mer gods till exempel på fartyg?

Vi har ju en helt underbar Östersjökust i stort sett uppifrån Kiruna – eller i alla fall Luleå – hela vägen ned till Göteborg där vi hade kunnat skeppa ut enormt mycket. Göteborg gör ett enormt miljöarbete som ställer om sina maskiner och kör mycket mer med el. El är framtiden även inom denna industri.

Återigen: Sjöfarten är jätteviktig.

Anf. 80 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tror att vi kan enas i att det finns väldigt många starka skäl att främja svensk sjöfart och att främja hamnarnas utveckling. Detta är en av mina hjärtefrågor. Jag tycker också att vi under de här åren verkligen har gjort historiskt stora insatser från regeringens sida när det gäller att lyfta in sjöfarten i nationell plan med en tredubbling av investeringarna, att säkerställa inte minst Göteborg och Luleå, att ha en nationell samordnare, att införa ekonomiska incitament som främjar svensk sjöfart och att inte minst under en pandemi göra viktiga insatser. Sjöfarten är viktig; det är ingen tvekan om det.

Där kan vi säkert dela ambitionsnivå och intresse, men det blir ju bekymmersamt när Sverigedemokraterna samtidigt säger ja till sänkt bensinskatt, säger nej till bonus–malus och vill ha sänkta farledsavgifter, sänkt stämpelskatt och mer pengar till sjöfarten. Jag tror att de flesta som följer diskussionen inser att den ekonomin till slut inte går ihop. Det går inte att både sänka samtliga skatter och vilja ha mer pengar till all verksamhet och tro att det är någon lösning.

Politik handlar om att välja. Politik handlar om att vara tydlig i den långsiktiga utvecklingen. Vår regering är tydlig: Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi ska ställa om.

En viktig del är transportsektorn, och ett stort beting ligger på den. Där pågår nu en omfattande omställning för elektrifiering, för biobränsle och inte minst för att öka transporteffektiviteten. Då måste mer gods lyftas över på järnväg och på sjöfart. En viktig del i att utveckla sjöfarten är att stärka hamnarnas kapacitet och att främja sjöfarten, inte minst den kustnära sjöfarten och inlandssjöfarten, så att också detta – och inte bara exportnäringen – blir ett tydligt alternativ.

På det sättet tycker jag att vi är på god väg. Det återstår mycket att göra, men vi har valt väg. Sverigedemokraterna väljer alla vägar – det håller inte i längden.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 19 Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Proposition

2020/21:87 Godkännande av rådets beslut om systemet för EU:s egna medel för perioden 2021 och framåt

EU-dokument

COM(2021) 36 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om förlängning av giltighetsperioden för gemenskapens växtförädlarrätt för arterna sparris och artgrupperna blomsterlökar, vedartade små bärbuskar och prydnadsbuskar

COM(2020) 829 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om kritiska entiteters motståndskraft

§ 20 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 5 februari

2020/21:410 Sjukersättning efter skönhetsoperationer

av *Caroline Nordengrip* (SD)

till statsrådet *Ardalan Shekarabi* (S)

2020/21:411 Avtal för allhjulsdrevna lastbilar

av *Mikael Oscarsson* (KD)

till försvarsminister *Peter Hultqvist* (S)

den 8 februari

2020/21:412 Brister i Sveriges infrastruktur

av *Kjell Jansson* (M)

till infrastrukturminister *Tomas Eneroth* (S)

Prot. 2020/21:78
9 februari

*Svar på
interpellationer*

2020/21:413 Arbetslösheten i Sverige

av *Kjell Jansson* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:414 Bärkasseskattens utformning

av *Markus Wiechel* (SD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:415 Åtgärder för att stärka det svenska medborgarskapet

av *Tobias Andersson* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:416 Plastpåskatten

av *Angelica Lundberg* (SD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:417 Antisemitism i de palestinska områdena

av *Lars Adaktusson* (KD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:418 Prioritetsordningen vid vaccination mot covid-19

av *Arin Karapet* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:419 Utredningen om ökad statlig närvaro i Härnösand

av *Anne-Li Sjölund* (C)

till statsrådet Åsa Lindhagen (MP)

2020/21:420 Kommissionens plan för integration

av *Ludvig Aspling* (SD)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:421 Effekter av migrationen

av *Ludvig Aspling* (SD)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 5 februari

2020/21:1649 Akuta problem för arbetspendlare till Norge

av *Johan Hultberg* (M)

till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:1650 Rysslands sätt att hantera oppositionsledaren

av *Sara Gille* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:1651 Covidsjuka som avlider i ensamhet

av *Sara Gille* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1652 Falsa friskhetsintyg

av *Björn Söder* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1653 Svenska reserestriktioner mot Norge

av *Kjell-Arne Ottosson* (KD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1654 Möjligheten för utländsk hälso- och sjukvårdspersonal att arbeta i Sverige

av *Johan Hultberg* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1655 Användning av snabbtester inom äldreomsorgen och sjukvården

av *Johan Hultberg* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1656 Gränsbevakning med hjälp av flera myndigheter

av *Daniel Bäckström* (C)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1657 Granulat i konstgräsplaner

av *Kjell-Arne Ottosson* (KD)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:1658 Tjurrusningar Spanien

av *Sara Gille* (SD)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:1659 Lagstiftning för att kunna styra bankers tjänster efter regeringens politiska mål

av *Björn Söder* (SD)

till statsrådet Åsa Lindhagen (MP)

den 8 februari

2020/21:1660 Prioriterande av utlänningar som vistas illegalt i Sverige

av *Björn Söder* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1661 Könssympning runt om i världen

av *Sara Gille* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:1662 Kvinnors rätt till utbildning

av *Sara Gille* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:1663 Arrangerade äktenskap och tvångsäktenskap runt om i världen

av *Sara Gille* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:1664 Alkoholförbudets träffsäkerhet

av *Tobias Andersson* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1665 Otillåtet kemikalieinnehåll i importerade produkter

av *Angelica Lundberg* (SD)

till statsrådet Lena Micko (S)

2020/21:1666 Förtur till vaccination för illegala invandrare

av *Markus Wiechel* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1667 Coronapass för rörlighet

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

Prot. 2020/21:78
9 februari

2020/21:1668 Smittspårningsapplikation

av *Markus Wiechel* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1669 Säkerhetsklassning av tjänster på Migrationsverket

av *Maria Malmer Stenergard* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1670 Negativt covidtest samt karantänstvång vid inresa

av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1671 Nedstängning av Ringhals 1

av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:1672 Kartläggning av långtidseffekter av covid-19

av *Maria Malmer Stenergard* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1673 Oskuldskontroller och så kallade mödomshinneoperationer

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1674 En fungerande it-incidentrapportering

av *Pål Jonson* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:1675 Skolans riktlinjer gällande hedersförtryck och könsstämpning

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:1676 Vilseledande miljöpåståenden i reklam

av *Angelica Lundberg* (SD)

till statsrådet Lena Micko (S)

2020/21:1677 Prioriteringsordningen avseende covid-19-vaccinationen

av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1678 Kompensation till svensk kollektivtrafik

av *Åsa Coenraads* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:1679 Säkerhetsklassade tjänster

av *Hans Eklind* (KD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1680 Upplåtelse till fjällstationer

av *Mats Nordberg* (SD)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:1681 Uppfyllande av Nordiska rådets uppmaning om en ansvarsfull avfallshantering

av *Staffan Eklöf* (SD)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 14 anf. 39 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.56 och
av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om förändringar i regeringens sammansättning	1
§ 3 Anmälan om ny ledamot i Europaparlamentet	2
§ 4 Ansökan om ledighet	2
§ 5 Anmälan om ersättare	2
§ 6 Meddelande om statsministerns frågestund	2
§ 7 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	2
§ 8 Ärenden för bordläggning	4
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:373 om kompensation till restaurangbranschen	4
Anf. 1 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	4
Anf. 2 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	5
Anf. 3 DAVID JOSEFSSON (M)	6
Anf. 4 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	7
Anf. 5 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	8
Anf. 6 DAVID JOSEFSSON (M)	9
Anf. 7 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	9
Anf. 8 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	11
Anf. 9 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	11
§ 10 Svar på interpellation 2020/21:384 om dröjsmål gällande krisstöd till företag	12
Anf. 10 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	12
Anf. 11 MATS GREEN (M)	13
Anf. 12 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	13
Anf. 13 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	14
Anf. 14 MATS GREEN (M)	15
Anf. 15 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	16
Anf. 16 MATS GREEN (M)	17
Anf. 17 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	18
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:350 om säkerhetsbrister vid Sis ungdomshem	18
Anf. 18 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	18
Anf. 19 MIKAEL DAMSGAARD (M)	19
Anf. 20 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	20
Anf. 21 MIKAEL DAMSGAARD (M)	21
Anf. 22 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	22
Anf. 23 MIKAEL DAMSGAARD (M)	23
Anf. 24 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	24
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:383 om fastspänning som tvångsåtgärd inom psykiatrin	24
Anf. 25 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	24
Anf. 26 CLARA ARANDA (SD)	25
Anf. 27 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	26
Anf. 28 CLARA ARANDA (SD)	27
Anf. 29 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	28
Anf. 30 CLARA ARANDA (SD)	29
Anf. 31 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	29

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:371 om brukaravgifter som alternativ till träningskatter	30
Anf. 32 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	30
Anf. 33 JIMMY STÅHL (SD)	30
Anf. 34 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	31
Anf. 35 JIMMY STÅHL (SD)	32
Anf. 36 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	32
Anf. 37 JIMMY STÅHL (SD)	33
Anf. 38 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	33
§ 14 Svar på interpellation 2020/21:358 om åtgärder mot matchfixning	34
Anf. 39 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S)	34
Anf. 40 ANGELIKA BENGTSSON (SD)	35
Anf. 41 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S)	35
Anf. 42 ANGELIKA BENGTSSON (SD)	37
Anf. 43 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S)	37
Anf. 44 ANGELIKA BENGTSSON (SD)	39
Anf. 45 Statsrådet ARDALAN SHEKARABI (S)	39
§ 15 Svar på interpellation 2020/21:365 om vägunderhållet i Sverige	40
Anf. 46 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	40
Anf. 47 MAGNUS JACOBSSON (KD)	40
Anf. 48 THOMAS MORELL (SD)	41
Anf. 49 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	42
Anf. 50 MAGNUS JACOBSSON (KD)	43
Anf. 51 THOMAS MORELL (SD)	44
Anf. 52 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	44
Anf. 53 MAGNUS JACOBSSON (KD)	45
Anf. 54 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	46
§ 16 Svar på interpellationerna 2020/21:366, 369 och 370 om riksintressen och planerade stambanan mellan Göteborg och Borås	47
Anf. 55 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	47
Anf. 56 DAVID JOSEFSSON (M)	47
Anf. 57 JAN ERICSON (M)	48
(forts.)	50
Ajournering	50
Återupptaget sammanträde	50
§ 16 (forts.) Svar på interpellationerna 2020/21:366, 369 och 370 om riksintressen och planerade stambanan mellan Göteborg och Borås	50
Anf. 58 JIMMY STÅHL (SD)	50
Anf. 59 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	51
Anf. 60 DAVID JOSEFSSON (M)	52
Anf. 61 JAN ERICSON (M)	53
Anf. 62 JIMMY STÅHL (SD)	54

Anf. 63	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	54
Anf. 64	DAVID JOSEFSSON (M)	55
Anf. 65	JAN ERICSON (M)	56
Anf. 66	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	57
§ 17	Svar på interpellation 2020/21:377 om nollvisionen och oskyddade trafikanter	57
Anf. 67	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	57
Anf. 68	JIMMY STÅHL (SD)	58
Anf. 69	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	59
Anf. 70	JIMMY STÅHL (SD)	60
Anf. 71	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	61
Anf. 72	JIMMY STÅHL (SD)	62
Anf. 73	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	63
§ 18	Svar på interpellation 2020/21:378 om främjande av närsjöfarten	63
Anf. 74	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	63
Anf. 75	JIMMY STÅHL (SD)	64
Anf. 76	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	64
Anf. 77	JIMMY STÅHL (SD)	66
Anf. 78	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	67
Anf. 79	JIMMY STÅHL (SD)	68
Anf. 80	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	68
§ 19	Bordläggning	69
§ 20	Anmälan om interpellationer	69
§ 21	Anmälan om frågor för skriftliga svar	70
§ 22	Kammaren åtskildes kl. 19.14.	73