

§ 1 Anmälan om ändrad partibeteckning

Från Katja Nyberg (SD) hade följande skrivelse kommit in:

Begäran om att lämna riksdagsgruppen

Jag begär härmed att få lämna riksdagsgruppen för Sverigedemokraterna och övergå till att vara ledamot utan partibeteckning.

Stockholm den 18 mars 2026

Katja Nyberg

Andre vice talmannen anmälde att då Katja Nyberg den 18 mars meddelat att hon inte längre tillhörde Sverigedemokraternas partigrupp hade ledamotens uppdrag i finansutskottet, i justitieutskottet, i EU-nämnden och i delegationen till den gemensamma parlamentariska kontrollgruppen för Europol upphört.

§ 2 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 26 mars kl. 14.00*.

§ 3 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2025/26:205 och 206 till miljö- och jordbruksutskottet

Motioner

2025/26:3947, 3953 och 3956 till justitieutskottet

§ 4 Högskolan och Forskning

Utbildningsutskottets betänkande 2025/26:UbU12
Högskolan och
Utbildningsutskottets betänkande 2025/26:UbU13
Forskning
föredrogs.

Anf. 1 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Jag hoppas att vi har mindre teknikstrul i sändningen här än vad jag hade i går och vad kanske en del studenter hade under pandemi-åren när de hade distansundervisning.

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag i båda betänkandena och avslag på samtliga reservationer, så att jag har det gjort.

Fru talman! De är två betänkanden, och det är egentligen två debatter som vi har slagit ihop till en. Det handlar om högskolor och om forskning. I kärnan av allt det här finns ett bildningsideal. I hela skolsystemet – rakt igenom alla skolans nivåer och sedan igenom universitet, högskolor och annan vuxenutbildning – finns ju idéen om att människor ska kunna forma sitt eget liv, fatta egna beslut och nå sina egna drömmars mål oavsett vilka de är från början och oavsett vilka förutsättningar de har.

När det kommer till högskolan och till forskning är också idéen om bildning oerhört central. Det finns ibland en debatt i Sverige som låter som att alla utbildningar måste leda till arbete. Det är klart att det är viktigt att vi ser till att högskolans och universitetens utbildningar leder till arbete på en strukturell nivå – på en övergripande nivå. Men det är också otroligt viktigt att värna bildningstanken som central i hela högskole- och forskningspolitiken.

Samhället blir bättre om vi får mer kunskap. Och samhället blir bättre av universitetens och högskolans ideal och principer när det gäller internationalisering, utbyte av kunskap och att hela tiden sträva efter att göra saker bättre. Det är det som egentligen också är kärnan i liberalismen – att vi är progressiva och tror att samhället i morgon kommer att vara bättre än i dag om vi samarbetar utifrån de idéerna.

Fru talman! Vi behöver inte bara se till att de som vill och kan gå på högskola och universitet får göra det. Vi behöver också se till att kvaliteten är hög. Vi behöver stärka kvaliteten inom forskningen och högskole- och universitetsutbildningen i Sverige. Det har den här regeringen gjort, och det fortsätter den att göra.

Men, fru talman, det finns också en del hot mot bildningen och den fria forskningen. Ett sådant hot är baksidorna av internationaliseringen. Internationaliseringen är självklart en otroligt central del av all modern forskningsverksamhet. Den har faktiskt varit det i all historisk forskningsverksamhet också. Det är så att säga själva kärnidén att vi ska byta idéer med varandra. Men det finns länder som är ute efter att skada Sverige och som använder våra universitet och högskolor offensivt för att driva sin agenda.

Jag tänker inte minst på ett land som Kina och på kommunistpartiet i Kina, som har antagit en militärdoktrin och som har annonserat och varit väldigt tydligt med att dess syn på krigföring och på försvar är holistiskt. Man listar ett antal områden som ligger utanför det vi traditionellt tänker

på som krig och det som vi traditionellt tänker på som områden där vi bedriver försvarsverksamhet. Ett av dem är forskning och högre utbildning.

Fru talman! Det innebär att vi behöver vara väldigt vaksamma, inte bara när det gäller samarbeten med Kina på områden som är uppenbart kopplade till försvar och till rikets säkerhet. Detta gäller faktiskt alla områden. Kina och kommunistpartiet i Kina använder sig nämligen av enhetsfrontspolitiken för att bedriva ett lågintensivt krig mot länder som Sverige och andra demokratier i väst.

Fru talman! Den fria forskningen är under angrepp i världen. Det är vår uppgift här i Sverige och i demokratier som Sverige att försvara den, att stå på den enskilda forskarens sida, att stå på forskningsinstitutionernas sida och att stå på studenternas sida.

Det finns ett antal hot. Ett väldigt tydligt hot är när det frodas antisemitism på högskolor och universitet – ibland i Sverige och ibland i andra delar av världen. Det har varit ett ökande problem under den här mandatperioden, delvis till följd av kriget mellan Israel och Hamas. En hel del uttryck från studenter och ibland från lärare har gått från att vara legitim kritik mot demokratin i Israel till att vara antisemitism, fru talman. Det finns rapporter som visar detta. Det är inte någonting som jag hittar på här i talarstolen. Det här är någonting som vi måste ta på allra största allvar. Om man inte lyckas städa bort detta har vi nämligen inte fria universitet, fri forskning och fria studenter, som i framtiden kan bli våra bästa forskare i det här landet.

Fru talman! Forskare måste såklart också vara fria från press från varandra och från universitetsledningarna. De måste vara fria att kunna söka medel från olika källor för att kunna bedriva sin forskning så fritt som möjligt. Tankarna måste få vara fria. Men det är klart att det också är så som forskarna själva säger: De måste vara fria från politisk påverkan.

Inom alla system som är offentligt finansierade finns det såklart en viss påverkan. Om vi fattar beslut här inne om att satsa X miljarder kronor på ett visst forskningsområde – låt oss säga att vi vill starta ett nytt rymdcenter – är det klart att det i någon mån styr forskningen på en strukturell nivå. Men, fru talman, det styr inte innehållet i forskningen. Det är väldigt viktigt att politiker inte styr innehållet i den fria forskningen.

En sak som den här regeringen gör för att stärka forskningen, för att stärka högskolorna och universiteten och, ytterst, för att stärka Sveriges demokrati är att man tittar på högskolornas autonomi. Autonomiutredningen är ett av den här mandatperiodens allra viktigaste högskole- och forskningspolitiska initiativ. Det är också en av de viktigaste saker som den här regeringen gör för att stärka demokratin, kanske tillsammans med utredningen om ett friare domstolsväsen.

Fru talman! Vi från Liberalerna har försökt göra detta tidigare. Då möttes vi av ett stort motstånd från vänstersidan men också från vissa universitet och högskolor. Vi tror att det nu finns en väg framåt när det gäller att se till att våra högskolor och universitet faktiskt blir friare från politisk styrning än vad de är i dag. Det är oerhört centralt.

Fru talman! Det finns därtill väldigt bra exempel på att detta funkar – att kvaliteten på undervisning och forskning blir bra när högskolor och universitet får vara fria.

Med detta sagt, fru talman, vill jag upprepa att jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandena.
(Applåder)

Anf. 2 LINUS SKÖLD (S) replik:

Fru talman! Välkommen till utbildningsutskottets debatt om högre utbildning och forskning, Joar Forssell!

Inledningen i ledamoten Forssells anförande löd ungefär: Det finns en debatt om att alla utbildningar måste leda till jobb. Sedan pratade Joar Forssell om bildningsideal.

Det är som om Liberalerna tvärvänder 180 grader. Liberalerna har under hela mandatperioden motiverat sina neddragningar på folkbildningen med att man satsar på utbildningar som leder till jobb. Liberalerna har under hela mandatperioden använt samma argument för att skära ned och flytta runt takbelopp och andra specialdestinerade anslag mellan lärosätena för att man satsar på utbildningar som leder till jobb.

Det är Joar Forssell och hans ministrar som har drivit linjen att alla utbildningar ska leda till jobb, rakt i strid med vad Joar Forssell säger från talarstolen om bildningsideal. Det där imploderar i tomt prat när man slaktar folkbildningen, skär ned på utbildningsplatser och centraliserar utbildningsplatser och forskningsresurser till de större lärosätena, som Joar Forssell gör.

Jag skulle därför vilja få ett förtydligande: Är det en ny utbildningspolitisk linje som vi hör från Liberalerna i talarstolen i dag? Är det det gamla som gäller, att allt ska prioriteras till utbildningar som leder till jobb, eller är det vad Joar Forssell säger i dag, att bildningsidealet ska råda? Vilken är den liberala linjen?

Anf. 3 JOAR FORSSELL (L) replik:

Fru talman! Det är som om ledamoten Sköld inte har sett sig själv i spegeln på många, många år. Socialdemokraterna i det här landet har år efter år, årtionde efter årtionde, drivit på för att högskola och universitet ska satsa på kvantitet i stället för kvalitet och för att se till att alla ska få en högskoleutbildning i stället för att högskoleutbildningen ska hålla god kvalitet. Man har lagt åtskilliga timmar och energi på att urgröpa kvaliteten i högskolan och värdet av en högskoleutbildning när man har styrt över högskolepolitiken. Detta har man gjort därför att man inte har haft några bildningsideal.

Fru talman! Den gamla arbetarrörelsen hade säkert bildningsideal. Jag tror att en modern socialdemokrat som ser sig själv i spegeln och funderar på vad man har gjort under de årtionden som man har varit med och styrt över utbildningspolitiken i det här landet får skämmas inför sina gamla bundsförvanter i den gamla arbetarrörelsen, där det fanns ett bildningsideal.

Fru talman! För Socialdemokraterna har bildning aldrig varit viktigt. Jag instämmer i att vi såklart måste lägga pengar på folkbildning. Det har alltid varit Liberalernas ståndpunkt. Det var Liberalernas ståndpunkt innan den här mandatperioden, det har varit Liberalernas ståndpunkt under mandatperioden och det kommer att vara Liberalernas ståndpunkt efter den här mandatperioden.

Fru talman! Det jag själv säger och som Socialdemokraterna förvånansvärt nog nu lyfter fram är att bildningsidealet är väldigt viktigt. Samtidigt behöver det såklart inte alltid stå i bjärt kontrast till att saker ska leda till jobb. Vi är varken industrisossar som tycker att allting ska leda till jobb och att alla ska ha en högskoleutbildning, trots att det devalverar värdet och kvaliteten, eller personer som är rädda för att göra politik på riktigt. Vi har gjort otroligt viktiga satsningar på forskning och högskola under den här mandatperioden.

Anf. 4 LINUS SKÖLD (S) replik:

Fru talman! Aldrig har jag hört en liberal erkänna sig så överkörd. Man tar bort en tredjedel av anslagen till studieförbunden, och platserna på folkhögskolorna måste minskas i tusental. Om det är Liberalernas version av att satsa på folkbildningen säger Joar Forssell egentligen att Sverigedemokraterna har kört över Liberalerna och tvingat dem att skära ned på anslagen.

Det ser likadant ut i akademien, kan jag upplysa Joar Forssell om. Jag tycker att det är magstarkt att säga att man satsar på högre utbildning när färre antas, trots att vi hade rekordmånga sökande till högskolan både den här terminen och den förra.

Resultatet av regeringens politik är att färre kan utbilda sig. Anledningen till att kvantitet är viktigt, Joar Forssell, är att vi, till skillnad från Liberalerna, tycker att det här landets konkurrenskraft ska byggas med kunskap. Vi behöver ha en välutbildad befolkning och en välutbildad arbetskraft för att vi ska kunna bygga vårt lands ekonomi och tillväxt på kunskap.

Alternativet, som Joar Forssell står för, är att vi ska bygga konkurrenskraften på kassa arbetsvillkor och låga löner. Det är klart att det då passar alldeles utmärkt att högre utbildning ska vara för ett fåtal, en liten redan gynnad elit.

För oss socialdemokrater är det inte så det går till. Ska vi kunna upprätthålla vårt lands konkurrenskraft baserat på kunskap behöver en stor del av befolkningen vara högkvalificerad arbetskraft. Så enkelt är det. Men Joar Forssell vill hellre sänka lönerna och bygga vårt lands konkurrenskraft på billig arbetskraft.

Anf. 5 JOAR FORSSELL (L) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Socialdemokraterna för att man är så tydlig med att man sätter kvantitet framför kvalitet.

Jag vill berätta en liten anekdot, fru talman. Min pappa var den första som skaffade sig en högskoleutbildning i vår del av familjen. Han växte upp med sin ensamstående mamma, som var städerska. Hans första jobb var på ett skrotupplag, där han slog sönder plåtsaker till mindre plåtbitar som kunde smältas ned och bli till nya föremål.

Pappa hade också en akademisk begåvning, och genom skolan och högre utbildning fick han chansen att göra en klassresa. På hans tid innebar det något viktigt att ha en högskole- eller universitetsutbildning. För honom var det detta som möjliggjorde klassresan.

Därefter har klassresorna möjligtvis stannat av, delvis på grund av det enorma skattetryck som vi dignar under här i landet. Klassresorna har stannat av eftersom man inte kan tjäna pengar ordentligt i Sverige genom att arbeta, spara och investera. Varje gång Socialdemokraterna sitter vid mak-

ten omöjliggör man nämligen klassresor genom att höja skatten och trycka tillbaka människor som vill göra en klassresa.

Fru talman! Klassresor stoppas också för tusentals studenter varje år i Sverige eftersom Socialdemokraterna årtionde efter årtionde har devalverat värdet av en högskoleutbildning genom att satsa på kvantitet i stället för kvalitet. Det innebär att man i dag, till skillnad mot tidigare, behöver ha en examen för att söka ett jobb där den kunskapen kanske inte krävs.

Det handlar inte om att Socialdemokraterna vill se till att man kan göra en klassresa, för då hade man inte gjort på det sättet. Då hade man inte höjt skatterna för människor som arbetar. Då hade man inte höjt skatterna för människor som sparar och gör rätt för sig. Då hade man inte sett till att devalvera värdet av kunskap.

Ledamoten Sköld och andra vill se goda ut och stå och säga sådana här saker i talarstolen, men från Socialdemokraterna kommer inga verklighetsförankrade klassresor.

(Applåder)

Anf. 6 CAMILLA HANSEN (MP) replik:

Fru talman! Joar Forssell var i sitt anförande inne på vikten av akademisk frihet och att den behöver skyddas.

Miljöpartiet driver att den behöver skyddas i grundlag, och det verkar som om Liberalerna också vill det. Jag undrar helt enkelt hur det här kommer att gå till. Det finns ju en del utredningar, men vi skulle vilja se vad som händer omedelbart när det gäller att ta tag i grundlagsfrågan.

Hur kommer processen att gå till? Vad anser Joar Forssell att det innebär att skydda den akademiska friheten?

Anf. 7 JOAR FORSSELL (L) replik:

Fru talman! Till att börja med går all lagstiftning i Sverige till på samma sätt: Man har en politisk förhandling, och så tillsätter man en utredning och en utredare som utreder. Lite senare kommer ett förslag från regeringen som riksdagen behandlar.

Så ser processen ut, och jag hoppas att vi kan göra det tillsammans med dem som vi samarbetar med.

Vad är då akademisk frihet? Det är kanske den mer intressanta frågan. Det handlar både om att institutionerna måste vara fria och att det måste finnas många olika säckar pengar att söka forskningsmedel ur, alltså både offentligt och privat finansierad forskning, offentligt finansierad forskning på olika nivåer och så vidare. Det privata kan handla om företag, stiftelser och andra fria aktörer. Man måste ha möjlighet att söka forskningsmedel från många olika aktörer så att man inte riskerar att bli styrd vare sig av innehåll eller av medlen i sig. Jag tror att ledamoten förstår hur jag menar.

En annan del av detta är att forskare måste vara fria från påtryckningar från varandra, alltså från kollegor och ledning. Det är möjligtvis inte ett så stort problem som det ibland har låtit i debatten, men det är likväl ett problem när det händer. Där måste vi också ha ett skydd för den enskilda forskaren. Det handlar alltså inte bara om institutionerna utan också om den enskilda forskaren.

Ytterligare ett exempel, som jag också lyfte fram i mitt anförande, är den ökande grova antisemitism som vi har sett på ett antal högskolor under den här mandatperioden. Studenter hålls tillbaka fastän de är en del av den

fria akademien och faktiskt av den fria forskningen. Man kan delta i forskning även på en lägre nivå som student.

Det finns många olika delar i detta – både frihet från politik och frihet från styrning på andra sätt. Jag hoppas att Miljöpartiet ställer upp på alla delar.

Prot. 2025/26:95
23 mars

*Högskolan och
Forskning*

Anf. 8 CAMILLA HANSÉN (MP) replik:

Fru talman! Jag är som bekant riksdagsledamot, så de generella dragen i lagstiftningsprocessen har jag hunnit bli lite bekant med. Joar Forssell förstår säkert att det inte var syftet med min fråga. Jag vill veta när och hur det de facto kommer att tas steg för att grundlagsskydda den akademiska friheten som helhet, ekonomiskt och organisatoriskt. Det gäller både studenter och högre utbildning. Det ska också finnas ett skydd mot politisk styrning, som har visat sig vara en av de frågor som forskare oroar sig mest över.

Låt mig gå över till en annan fråga. Jag hörde lite varianter på att ”om för många har högre utbildning devalveras värdet av den”. Det var jättemärkligt, för ju mer kunskap man har, desto bättre är det. Man kan dessutom dela den med väldigt många utan att den blir sämre.

Liberalerna har haft som klassisk slogan att man vill ha fler Nobelpris. För mig börjar de Nobelprisen med att högskolorna välkomnar en bredd av studenter från många olika delar av samhället. Om det ska bli några Nobelpris behövs möten mellan forskare och studenter. Det behövs fri forskning, där forskare inte upplever hot mot vare sig resultaten eller sig själva som personer.

Liberalerna har inte varit särskilt generösa när det gäller finansiering av högre utbildning. Vi har exempelvis fått höra att Linnéuniversitetet i Växjö behöver dra ned med 1 000 studenter. Hade Miljöpartiets budget med ungefär 47 miljoner kronor mer varit verklighet hade de kanske sluppit. Jag förstår inte hur det ska bli fler Nobelpris när studenterna och lärosätena inte finansieras.

Anf. 9 JOAR FORSSELL (L) replik:

Fru talman! Det finns många delar här. Jag börjar med att säga något om den fria forskningen. Även i mitt inledningsanförande lyfte jag fram politisk styrning som det viktigaste hotet. Det var jag väldigt tydlig med. Det kan ledamoten gå tillbaka och titta på om hon är osäker.

Fru talman! Om vi ska få fler Nobelpris börjar det, om man ska vara lite petig, redan i förskolan. Sedan gäller det på alla skolans nivåer, upp genom universitet och högskolor och till forskning. Det börjar också med en ansvarsfull internationalisering. Det börjar med forskarutbyten både mellan forskare inom Sverige och mellan olika länder. Många Nobelpris är inte resultat av forskning från bara ett land utan av forskning tillsammans med forskare i andra länder. Så långt håller jag med.

Jag vill även säga någonting om devalveringen. När jag och Socialdemokraterna debatterade detta handlade det om klassresor. Att man får livschanser är en aspekt av utbildning, men om man har någonting som många andra också har minskar möjligheterna att använda det som hävstång i en klassresa. Det betyder inte att värdet av kunskap har devalverats. Det är någonting helt annat och en distinktion som jag tror att även Miljöpartiet klarar av att göra.

Det jag däremot är kritisk till är om man satsar på kvantitet framför kvalitet. Ibland är det inte möjligt att göra båda sakerna samtidigt. Jag menar att det är viktigt att vi i Sverige satsar ännu mer på kvalitet utifrån där vi är just nu.

En viktig del i att öka kvaliteten på forskningen och utbildningen och att också få en friare forskning är autonomi. Jag tror att Miljöpartiet genom åren ibland har varit för autonomi och ibland emot den. Därför vill jag fråga ledamoten Hansén om Miljöpartiet i regeringsställning kommer att fortsätta driva frågan om högskolornas autonomi.

Anf. 10 LINUS SKÖLD (S):

Fru talman! Inledningsvis vill jag poängtera att vi socialdemokrater står bakom alla våra reservationer, men för tids vinning yrkar vi bifall till endast en reservation i vardera betänkandet. De råkar ha samma nummer, nämligen reservation 1 i UbU12 och reservation 1 i UbU13.

Sverige är en nation vars konkurrenskraft ska byggas på kunskap. Det kräver att en stor andel av befolkningen har möjlighet och vilja att utbilda sig, så att arbetskraftens kunskap är hög. Det kräver att vi har höga ambitioner när det gäller forskning här i landet. Det kräver att vi sätter av stora resurser för forskning och att vi har ett innovationssystem som levererar. Det kräver också att akademien står fri att ställa de forskningsfrågor man vill och att ge de utbildningar som behövs med de metoder som har vetenskapligt stöd.

Sverige är ett land i vilket alla ska ha chansen att växa, utvecklas och bilda sig – chansen att bli sitt bästa jag. Det kräver att det finns rikliga möjligheter till utbildning genom hela livet. Det är därför vi socialdemokrater envetet satsar på att vuxna ska få möjlighet att utvecklas – på olika nivåer i utbildningskedjan, men icke desto mindre genom hela livet. Det kräver att högre utbildning inte bara är tillgänglig för några få, ett redan gynnat fåtal, utan för människor oberoende av vilken bakgrund man har, var i landet man bor, vilket kön man tillhör eller om man är född i Sverige eller någon annanstans.

Lärosätena har haft uppdraget om breddad rekrytering i decennier. Det är dags att vi hittar sätt att förstärka det, för snedrekryteringen till högre utbildning är fortfarande stor. Den som har föräldrar med akademisk bakgrund är mycket mer sannolikt en framtida student. Den som bor på landsbygden är mycket mindre sannolikt en framtida student än den som bor i staden. Den som är född utomlands är mycket mindre sannolikt en framtida student än den som är född i Sverige.

Sverige är ett land som ska hålla ihop. Det kräver att det finns utbildning och forskning i hela landet. Det är bra för kompetensförsörjningen. Man behöver kunna utbilda sig till socionom, sjuksköterska, lärare eller fritidspedagog i alla landets hörn. Det behöver finnas människor med utbildning för att bemanna de jobben överallt. Det är också bra för innovationen.

När forskning och utbildning bedrivs nära sin tillämpning, alltså i nära samverkan med det omgivande samhället, ökar kvaliteten och användbarheten, vilket stärker den svenska högskolan. För oss socialdemokrater är det viktigt med högre utbildning och forskning spridd över hela landet. Det blir allt tydligare ju längre den här processen går att man behöver kunna

utbilda sig utan att flytta, vilket understryker behovet av fungerande lärcentrum i hela landet.

Fru talman! I motsats till våra prioriteringar står regeringens. Vi har hela den här mandatperioden satsat mer än regeringen på både forskning och högre utbildning. När regeringen lade fram sin forskningsproposition, som påstods innehålla historiska satsningar på forskning, lade vi redan första året mer än 700 miljoner mer i ökning till forskningsresurser.

Vi har också varje år avvisat regeringens neddragningar inom högre utbildning. Vi har i varje budget under hela mandatperioden satsat mer på högre utbildning än vad regeringen gjort.

Det förhåller sig inte så som Joar Forssell påstod här, det vill säga att vi ställer kvalitet mot kvantitet. Vi kan inte acceptera en sjunkande kvalitet i högre utbildning. Det är därför vi ser med sådant allvar på den minskande undervisningstiden, i synnerhet i kurser på grundläggande nivå och i utbildningar med den bredaste rekryteringsbasen. Där behöver undervisningstiden öka. Det är en viktig pusselbit i den översyn av resurstilldelningssystemet som vi socialdemokrater har krävt i flera år nu.

En annan viktig pusselbit är att en sådan översyn görs i en parlamentarisk kommitté med bred förankring så att vi undgår ryckighet i hur finansieringssystemet ser ut.

I motsats till våra prioriteringar står regeringens. När regeringen ger tillskott till forskning och högre utbildning handlar det om detaljstyrning. Varenda tillkommande krona i den forskningsproposition som regeringen lade på riksdagens bord gick till politiskt prioriterade projekt.

En viktig poäng med den akademiska friheten är att också finansieringen är friare. Vi behöver öka basanslagen, och vi behöver ha fria medel för den forskarinitierade forskningen.

När vi ändå talar om akademisk frihet kan det vara på sin plats att påminna auditoriet – ni som lyssnar – om att både liberaler och sverigedemokrater under den här mandatperioden har gjort sig skyldiga till ganska grova övertramp och inte har respekterat den rågång som borde finnas mellan politik och akademi. De har klivit in i både den institutionella friheten och den individuella friheten. De har recenserat kurser och har velat stänga ned avdelningar och dra in finansiering till vissa lärosäten. Den typen av övertramp kommer ingen associationsformsutredning i världen att skydda akademien från.

När vi gör bokslut för den här mandatperioden ser vi att regeringen i varje läge har prioriterat minskade anslag till högre utbildning runt om i hela landet. I stället har de prioriterat att sänka skatten för dem som redan tjänar mycket, och det är dålig konjunkturpolitik. Kraften i statens resurser ska användas för att utjämna konjunkturen över tid.

Ett bra sätt att göra det på är att satsa på utbildning i tider av lågkonjunktur. Då kommer människor som är i arbetslöshet eller nybakade studenter att kunna använda tiden i arbetslöshet till att utbilda sig och gå starkare in på arbetsmarknaden när konjunkturen vänder. Men i en tid när vi har rekordmånga sökande till högskolan har regeringen gjort prioriteringen att dra ned på antalet platser och i stället sänka skatten för samhällets allra rikaste. Det tycker jag är osmart.

Jag tackar för ordet och yrkar som sagt bifall till reservation 1 i utbildningsutskottets betänkande 12 och 13.

(Applåder)

Anf. 11 ROBERT STENKVIST (SD):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till förslaget i betänkande UbU13 *Forskning*.

Det här är mitt sista anförande i ämnet forskning. Jag tänkte därför lufta en del frågeställningar jag har haft under mina år här i denna demokratins högborg.

År 1928 skrev Gerard De Geer i boken *Sveriges andra stormaktstid* följande: "Våra tändstickor, kullager, telefoner och separatorer bära det svenska namnet på ryktets vingar, alldeles som förr våra segrar på slagfälten. Om vår namnkunnighet förr var begränsad till norra Europa, är den nu universell.

Det finnes knappast en större stad över hela vårt jordklot, där man icke på en av de ledande gatorna återfinner SKF-skylden. Aga-ljuset vägleder sjöfarten från Magellans sund till Asiens nordostkust. De svenska tändstickornas underbara segertåg över jordklotet har gjort det svenska namnet mer känt än våra arméers fälttåg under det 17:e århundradet."

Nu kämpar vi i stället för att bli citerade i någon vetenskaplig tidskrift. Att bli citerad är inte riktigt samma sak som att uppfinna AGA-ljuset eller kullagret.

En central indikator i dagens system är ju citeringar och bibliometriska mått. Det är måttet på leverans när det gäller forskning. Men att forskare citerar varandra innebär inte att forskningen är banbrytande eller att vi lär oss mer om världen och naturen. Citeringarna fyller väl en funktion. Vi ska inte sluta mäta det här, men mätmetoden har tydligen begränsningar. Antalet citeringar och vetenskapliga artiklar motsvarar inte en ökning i vetenskapliga genombrott eller upptäckter. Problemet är att systemet riskerar att premiera citerbara artiklar snarare än verkligt banbrytande upptäckter.

Jag är också rädd att vi har ett system som gynnar anpasslighet framför nyfikenhet. Många forskare styr sin forskning efter vad bidragsgivare vill höra, inte efter att verkligen göra en ny upptäckt. Kort sagt: Vi behöver färre ansökningar och mer forskning.

Fru talman! Låt mig ta upp det lite mer övergripande globala forskningsläget, något jag tycker om att prata om.

Vi befinner oss i ett läge där Europa fjärrat sig från USA på flera sätt, och det gäller även inom akademien. När Europa står mer ensamt i världen satsar Kina massivt inom teknik, AI och materialfysik. USA satsar också strategiskt. Europa riskerar här att bli en byråkratisk efterföljare. EU och Sverige måste satsa mer på frågor som ger geopolitisk makt inom forskningen.

I rådande världspolitiska läge måste vi satsa mer på forskning inom teknik och naturvetenskap och områden som får vår ekonomi och vår konkurrenskraft att växa. Det är sådant som ger vår nation och kontinent muskler att stängas med i en bångstyrig och ibland rent idiotisk omvärld.

Jag vill även säga något om fornnordiskt territorium i skepnad av Grönland. I samband med att en viss president fick för sig att annektera Grönland blev plötsligt forskning högaktuellt i fråga om Arktis. Hur då, tänker ni. Jo, inte bara militär närvaro poängterades som viktig för att göra anspråk på och ta ansvar för den arktiska regionen, utan också den arktiska forskningen, speciellt närvaron av potenta forskningsfartyg.

Antalet ryska och kinesiska forskningsfartyg har enligt SVT tagits upp som ett hot mot Grönland. Antalet nordiska forskningsfartyg nämndes som en brist. Underlåtelse att bygga ett nytt, potent forskningsfartyg har alltså visat sig vara ett rejält, allvarligt säkerhetspolitiskt hot. Vi har det svart på vitt nu. Ska vi ta ansvar för säkerheten i Norden måste en ny forskningsisbrytare efter Oden in i budgeten. Nordiskt territorium står på spel här.

Slutligen, om forskning, fru talman: Jag fortsätter på det geopolitiska spåret. Jag har tidigare talat mig hes om att vi måste ha både högskolor och forskning som följer meritokratiska principer. Det är ännu viktigare så som utvecklingen i omvärlden har sett ut. Vi har i detta läge, menar jag, inte råd med något annat än att låta meriter vara den faktor som bestämmer vart forskningsmedlen ska gå. Sann jämlikhet i akademien betyder att den bästa idén vinner, inte rätt bakgrund. Vi ska döma forskare efter deras resultat, inte deras identitet.

Detta, fru talman, får bli mitt politiska testamente gällande forskningen. Nu går vi över till högskolan.

Jag börjar med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkande UbU12 om högskolan, fru talman. Detta är mitt sista anförande även om högskolan, så jag tar ett lite bredare perspektiv även här; det har man rätt till.

Laga inte det som är helt. Det är ett gammalt ordspråk som äger sin relevans även i dag – jag tänker här på associationsformen. Det finns problem i vårt akademiska system, men driftsformen är inte ett av dem. Lös de problem vi verkligen har i stället!

Varje omorganisering slukar enorma resurser. Historiker har ibland noterat något intressant: När Västrom var på nedgång ökade antalet omorganiseringar i direkt korrelation till förlusten av landområden och ekonomisk nedgång.

Vi ska inte omorganisera driftsformen, fru talman. Det vi däremot bör omorganisera är samarbetet mellan högskolorna. Vi bör tänka mer kvalitetsmässigt och mindre regionalt, tvärt emot vad Linus Sköld precis sa. Vi ska ha nischade högskolor som är i topp på just sina områden. Därefter ska vi koncentrera breda, samhällsviktiga utbildningar till de lärosäten där de bedrivs bäst – också för att uppnå en kritisk massa, som det så fint heter.

Vi ska organisera högskolesystemet så att vi får den bästa forskningen och den bästa undervisningen. Här finns en klar förbättringspotential, som också OECD pekar på i sin senaste rapport *Outlook 2025*.

Vi måste också ha ett finansieringssystem som i högre grad befordrar kvaliteten. Detta får utredas och utarbetas av experter; jag tror att det är lite över vår kompetensnivå.

Vårt finansieringssystem är speciellt problematiskt när det gäller utlandsstudenter som fuskar sig till högskoleplatser för att hoppa av kort efter terminsstart. Högskolorna tjänar pengar på detta medan samhället förlorar. Så kan vi inte ha det – gör något åt problemet! Det är en uppgift för er i utskottet; jag går i pension.

Jag vill ställa två frågor om akademisk frihet. Ämnet har varit uppe här tidigare, men jag tror inte att någon har ställt dem, fru talman.

Varför ska vi ha akademisk frihet? Jag tror att det är helt nödvändigt för utveckling och för att vi ska gå framåt kunskapsmässigt. Utan tankefrihet och fritt bollande av tankar är hela högskolesystemet tämligen meningslöst, tror jag. Vi borde snarare ha mer tankemässig konfrontation än

i dag. Det finns ett tryck på att vara politiskt korrekt, har vi hört, och det främjar inte framgång.

Fråga två: Vilken frihet och för vem? När vi diskuterat akademisk frihet har vi endast diskuterat frihet för styrelserna. Det är bara en liten del av den akademiska friheten. SD vill främst se akademisk frihet för enskilda lärare. De måste till exempel få upprätta sina egna litteraturlistor och styra sin egen kurs. Klarar de inte det ska de inte undervisa över huvud taget, kan jag tycka. Vi är övertygade om att detta skulle vara en direkt kvalitetshöjande åtgärd. Akademisk frihet främjar kvalitet.

Hur ska våra högskolor bli bättre internationellt? Jag har hört många säga att vi ska bli en internationellt ledande forskningsnation. Det låter lite som när jag började här i riksdagen, när vi skulle ha världens bästa skola. Jag vet inte om någon var här och kommer ihåg det, men det var ett herrans tjat om det. Sedan kom den berömda Pisarapporten, och därefter blev det tyst. Jag tyckte faktiskt att det var lite skönt, fast rapporten var tragisk.

Min poäng är att vi inte bara kan köra med talepunkter. Vi måste vidta åtgärder som verkligen för oss framåt rent konkret.

Som jag har varit inne på tidigare måste vi också satsa mer på naturvetenskap och teknik, så kallade STEM-ämnen. Det är det som gäller internationellt. Kina och USA satsar enormt på dessa ämnen. Vi och Europa måste ta upp kampen med de länderna om vi menar allvar med att ta oss fram i täten. Annars är det bara prat.

Vi måste också – det här är viktigt – ändra vår självbild. Vi är inte små, och vi är inte svaga. Sverige har en oerhört stolt tradition när det gäller uppfinningar och innovationer. Vi är starka. Vi kan tävla på alla områden, med vem som helst. Vi är stora, om än inte befolkningsmässigt. Det är den bilden ni ska sätta i era huvuden.

Till sist, fru talman, måste vi också renodla uppdragen. En växande mängd administrativa sidouppdrag gör vår högskola svagare och ineffektiv. "Jamen, det här är bra saker", säger kritikerna då, "nödvändiga". Ja, men då kommer vi inte att ta oss fram i konkurrensen – så enkelt är det.

Detta får bli mitt politiska testamente i högskolefrågor, fru talman. Jag vill tacka talmanspresidiet för att vi fick börja och inte vara sist i dag med den här debatten. Varmt tack för det!

Anf. 12 LINUS SKÖLD (S) replik:

Fru talman! Robert Stenkvist ställde i sitt anförande vad man får förmoda var avsett som en retorisk fråga: Varför ska vi ha akademisk frihet? Jag tänkte ta mig friheten att svara på den, även om Robert Stenkvist inte ville att just jag skulle göra det: Det är av det enkla skälet att det annars skulle vara Robert Stenkvist som bestämde vilken forskning som blir av.

Akademisk frihet är nämligen, så att säga, en förlängning av de demokratiska friheterna – yttrandefrihet och informationsfrihet. Om lärosäten inte kan begagna den friheten kommer de inte heller att kunna ägna sig åt sådant som är obekvämt för Robert Stenkvist eller andra maktthavare i det här landet. Det är därför vi inte ska ha politisk styrning av vilka forskningsfrågor som får ställas, hur forskningen bedrivs eller hur forskningen publiceras. Det måste det vara fritt för lärosätena att besluta om. Annars har Robert Stenkvist möjlighet att censurera sådant som kommer att vara obekvämt för honom. Det tycker jag vore väldigt olyckligt.

Anf. 13 ROBERT STENKVIST (SD) replik:

Fru talman! Det var ju ganska konkret – det är jag tacksam för.

Nej, jag vill inte bestämma vad forskarna ska forska om, deras resultat eller hur de gör. Innan vi gick in i Tidösamarbetet hade vi förslag om ökat basanslag. Inga politiker skulle ha några åsikter om vad högskolorna gjorde med de basanslagen. Ingen politiker ska över huvud taget lägga sig i den forskning som universiteten beslutar om själva. Det ska vara fri forskning. De ska komma fram till resultat som ibland är obehagliga inte bara för mig, fru talman, utan även för Linus Sköld, hoppas jag. Då får han ta det – ta skeden i vacker hand, helt enkelt.

Däremot har vi strategiska forskningsområden, och det har vi haft även under socialdemokratiska regeringar. Man har anslagit pengar till vissa samhällsviktiga forskningsområden. Sverigedemokraterna och vi i Tidösamarbetet har fortsatt med det, liksom samtliga regeringar. Nu minns jag inte riktigt, men jag tror att det var en borgerlig regering som började med de strategiska forskningsanslagen. Och Socialdemokraterna har fortsatt med dem.

Vi ska ha fri forskning, absolut. Vi kan inte styra forskningen. Vi har inte den kompetensen över huvud taget.

Anf. 14 LINUS SKÖLD (S) replik:

Fru talman! Ändå har jag ett otal gånger i den här kammaren hört Robert Stenkvist sätta betyg på forskning, som mer eller mindre riktig forskning.

Jag har sett ett antal exempel på sverigedemokratiska kollegor till Robert Stenkvist som har gjort utfall mot Centrum för genusvetenskap eller DEI-kontoret på Chalmers. Jag har till exempel hört Robert Stenkvist säga att han vill lägga ned all genusforskning.

Det finns forskning som uppenbart är obekvämt för Robert Stenkvist som han helst skulle slippa. Därför tycker han inte heller att lärosätena behöver vara fristående.

Varför ska vi ha akademisk frihet, frågar han? För att Robert Stenkvist inte ska kunna göra den typen av ingrepp i vilka forskningsfrågor som får ställas, hur forskningen utförs eller hur resultaten publiceras. Det är så enkelt.

Sedan finns det en balanspunkt mellan att forskning används för att lösa samhällsproblem, det vill säga genom politiskt prioriterade medel till vissa saker, och fria medel till andra saker.

Det behöver både Robert Stenkvist, jag och alla andra ledamöter i kammaren ställa upp på. Det har vi alla lagt fram förslag om och röstat igenom. Det finns en berättigad styrning som handlar om att vi behöver lösa samhällsproblem med kunskap.

Vilken forskning som bedrivs, vilka frågor som får ställas, hur den genomförs och hur resultatet publiceras får faktiskt inte Robert Stenkvist bestämma. Därför ska vi ha akademisk frihet.

Anf. 15 ROBERT STENKVIST (SD) replik:

Fru talman! Jag vill inte heller bestämma det. Linus Sköld blandar ihop två olika saker. Det är äpplen och päron, eller ännu längre ifrån varandra. Det ena handlar om att bestämma vilken forskning som ska bedrivs; det andra handlar om att sätta betyg på den.

Jag har satt betyg på forskning, vilket jättemånga personer har gjort. Jag läser jättemånga tidningsartiklar där jättemånga människor inom akademien och utanför akademien sätter betyg, och ibland sätter man underbetyg på det som är bedrövligt. Det tänker jag fortsätta med. Det är min personliga frihet och till och med min skyldighet att göra så länge jag sitter här i riksdagen.

Det var en tidningsartikel som 1 000 forskare skrev under. Sedan sa andra forskare inom akademien att det var det bedrövligaste de någonsin hade läst. Det var åtminstone 990 forskare som inte hade någon aning om vad de hade skrivit under i en tidningsartikel. Jag tänker fortsätta kritisera sådant. Det är min mänskliga rättighet, och det är nästan min skyldighet som politiker. Däremot kommer jag inte att försöka styra någon forskning.

När det gäller institutionen för genusvetenskap har jag många gånger sagt: Forska om vad ni vill, bara ni följer högskolelagen. Vad står det i högskolelagen, fru talman? Jo, det står att all forskning ska bygga på vetenskaplig grund eller beprövad erfarenhet.

Om man nu ganska uppenbart upptäcker att det inte är fallet måste man fråga sig varför det sker. Vi måste ha rätt att ställa oss den frågan. Våra universitet är skattefinansierade. Det är den arbetarklass som Joar Forssell talade om som finansierar universiteten och högskolorna.

Anf. 16 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M):

Fru talman! Vi blir varje dag påmind om oroligheterna som finns i omvärlden. Det blir allt tydligare att det är viktigt med demokrati. Vi ska vara tacksamma för att vi har vår demokrati här i Sverige. I en demokrati är det viktigt med alla former av bildning. Därför ser jag mycket fram mot debatten om högre utbildning och forskning.

Jag vill inleda med att yrka bifall till utskottets förslag i båda betänkandena och avslag på motionerna.

Högre utbildning och forskning i Sverige har under lång tid tillhört de mest framstående i världen. De har varit en drivkraft för vår innovationsförmåga och ekonomiska utveckling. Dock händer det väldigt mycket inom de områdena. I dag ställs det nya krav på den tekniska utvecklingen. Den globala konkurrensen ökar, och vi får också förändrade kompetensbehov.

Fru talman! Utbildningsfrågorna berör väldigt många. I Sverige studerar cirka 400 000 inom högre utbildning. Det är ganska många. Det motsvarar ungefär 4 procent av hela befolkningen, och av dessa är 60 procent kvinnor.

Nu till vårterminen 2026 antogs mer än 200 000 studenter till våra lärosäten, och 80 000 av dem började där för första gången. Man kommer att läsa senare i livet. Den tidigare så typiska studenten som kom direkt från gymnasiet finns inte längre kvar, utan det har förändrats väldigt mycket. Det kommer att vara ett livslångt lärande framöver.

Enligt statistik från UKÄ, Universitetskanslersämbetet, går 14 procent av dem som studerar i dag direkt från gymnasiet till något lärosäte. En tredjedel börjar på något lärosäte inom tre år, och två tredjedelar börjar inom fem år. Tre fjärdedelar har startat inom tio år.

Många väntar, men varför väntar de egentligen? Många vill arbeta och spara ihop pengar till sina studier. En del vill göra värnplikten. De kan också vara osäkra på sitt utbildningsval, och fler studenter studerar när det är lågkonjunktur.

Men framför allt har kraven förändrats. Du behöver vidareutbilda dig under större delen av yrkeslivet. Det ställer krav både på den som är utbildningsanordnare och inom yrkeslivet.

Fru talman! Varför läser då så många en högre utbildning? De gör det givetvis för att de ska få ett jobb men också för att de vill ha bättre jobb-möjligheter. De kanske vill ha högre lön. De får en personlig utveckling.

De lär sig väldigt mycket under sin utbildning, och de möter väldigt många människor. De får ofta ett starkare samhällsengagemang. Jag har sagt det tidigare: Ganska många hamnar också i riksdagen. Intresse kan väckas redan under utbildningen. De får också internationella möjligheter.

Fru talman! Högre utbildning i Sverige håller överlag hög kvalitet. Det är vi i Moderaterna väldigt stolta över och vill värna om. Vi måste däremot matcha mer med arbetsmarknadens behov. Vi måste ha mer flexibilitet inom utbildningarna, och de måste vara både aktuella och efterfrågade.

Arbetsmarknaden larmar ständigt om kompetensbrist framför allt inom tekniska yrken men också inom vård- och läraryrken. Även elektrifieringen kräver mycket. Den gröna omställningen är något som vi prioriterar mycket högt inom Tidöpartierna. Här behövs det mycket specifik kompetens.

Senast i morse hörde jag på nyheterna om Chalmers. Jag måste såklart alltid nämna Göteborg och Chalmers när jag debatterar här, eftersom jag är göteborgare. Man talade om natriumbatterierna, som är mer miljövänliga och mer stabila. Det är någonting som kommer inom forskningen som är väldigt positivt. Det händer mycket hela tiden.

Dock är det fortfarande så att tre av fyra företag larmar om att de har svårt att hitta personer med rätt kompetens. Det gäller även internationellt. Sverige måste ligga i framkant för att nå både svensk och utländsk kompetens.

Fru talman! För att råda bot på bristen på kompetens behöver vi satsa redan i grundskolan och förstås även i gymnasiet. Precis som Joar Forssell sa börjar det egentligen redan i förskolan.

Det är mycket viktigt att gymnasieutbildningarna håller hög kvalitet, oavsett om det är en yrkesutbildning eller en teoretisk utbildning. Flera högskolor varnar tyvärr för att vissa kunskaper, till exempel inom matematik, saknas hos eleverna för att de ska klara utbildningarna på ett bra sätt.

Det är väldigt tragiskt att man måste ha basår på högskolan för att studenterna ska kunna matematiken innan de börjar. Där finns det brister i gymnasiet. Det är därför vi inom Tidöpartierna gör väldigt mycket för att satsa redan från förskola, grundskola och gymnasium så att eleverna inte ska behöva komplettera när de kommer till högskolan. På vissa högskolor är det så många som 40 procent som inte klarar utbildningen för att de inte kan matematik när det handlar om teknik.

Våra lärosäten behöver långsiktiga och hållbara förutsättningar för att kunna behålla vår höga kvalitet på utbildningarna och på studenternas lärande. Det måste vara bra studievillkor och även en god arbetsmiljö för personalen. Detta ställer krav på ett robust system.

Fru talman! Vi inom Moderaterna vill öppna för att se på fler associationsformer. Att i princip alla lärosäten är statliga myndigheter är tydligt när det gäller ansvarsförhållanden. Men det har också blivit en begränsning för långsiktighet, flexibilitet och utveckling.

År 1994 ombildades Chalmers tekniska högskola och Jönköping University till stiftelser. Sedan dess har ingen högskola ombildats, främst för att man inte har fått möjlighet att göra det. Därför tillsatte regeringen i januari 2026 en särskild utredning för att se om vi kan få en mer ändamålsenlig associationsform för alla statliga universitet och högskolor.

Det är inte säkert att det måste vara en stiftelse; det kan vara någonting annat. Men vi måste se över vad vi kan göra för att förbättra det som är. Detta görs framför allt för att stärka lärosätenas självständighet, främja den akademiska friheten och skydda från politisk styrning.

Det handlar också om att få en ökad excellens och en internationellt konkurrenskraftig spjutspetsforskning. Det är viktigt för oss. Vi vill också tillgodose autonomi och flexibilitet, och vi vill minska administrationen. När vi ändå är igång vill vi gärna se över Akademiska Hus-modellen, som inte alltid är så välfungerande.

Moderaterna och Tidöpartierna vill se färre politiska pekpinnar med inflytande över forskning och utbildning. Vi vill se sakkunnighet inom både forskning, utveckling och näringsliv.

Därför har vi i riksdagen bland annat någonting som heter Rifo, Sällskapet riksdagsledamöter och forskare. Det handlar just om att riksdagsledamöter och forskare ska mötas. När vi vill ta fram förändringar vill vi också få stöd i forskningen. Det är ett utmärkt tillfälle att mötas och se att man har utbyte av varandra. Vi kommer att ha årsmöte alldeles strax. Fler är förstås välkomna till Rifo, för det är viktigt att det här samarbetet fortsätter.

När det gäller forskningen, fru talman, är jag väldigt stolt över att Moderaterna gör en så stor satsning på forskning. Det nämndes att den inte är tillräckligt stor, men 6,5 miljarder fram till 2028 är väldigt mycket pengar. Det gör vi som en ökning. Vi ser också att vi måste ha en god forskningsinfrastruktur som måste vara tydlig och långsiktig.

Vi ser över den statliga finansieringen av extern forskning så att den stöder forskningen på bästa sätt. Det är viktigt att vi får en långsiktigt tillgänglig forskarinfrastruktur som blir hållbar så att man känner att det finns en långsiktighet i detta.

Det finns också andra finansörer som vi ibland inte talar om. Allt är ju inte från staten. Det finns till exempel EU:s ramprogram för forskning och innovation Horisont Europa, Riksbankens Jubileumsfond som satsar mycket på humaniora och Cancerfonden som satsar mycket på cancerforskning, som man hör på namnet.

Trots detta ser vi en minskning av folk som vill bli doktorander i Sverige. På vissa institutioner är det nästan inte någon svensk som vill bli doktorand. Det är viktigt att vi ändrar på det för att främja vår forskning. Ska vi förbli de som delar ut Nobelpris men också får Nobelpris måste vi ha fler doktorander och fler som vill forska i Sverige. Det är viktigt att få till ett samarbete mellan näringsliv, kommuner och lärosäten för att se till att det faktiskt lönar sig att vara doktorand och att forska.

Jag vill också säga att jag är väldigt stolt över den forskning som vi har här i Sverige. Vi har mycket teknisk forskning; vi är kända för det. Mycket sker inom teknikutveckling, till exempel inom Volvo, men också inom den medicinska forskningen.

Cancerfonden fyllde nyligen 75 år. När den startades 1951 var det 70 procent som inte överlevde sin cancer. Nu har det vänt så att det är 30 procent som inte överlever sin cancer, och det förbättras ständigt. Jag är väldigt nöjd att vi är duktiga med vår forskning. Det händer jättemycket inom forskningen.

Jag kan inte sluta utan att prata om rymdforskningen, som också är väldigt viktig. Här gör vi en stor satsning. Vi satsar på doktorander inom rymdforskning, på satellitforskning och på att få långsiktighet. Vi jobbar också tillsammans med försvarsforskningen när det gäller rymdforskning.

Vi gör alltså otroligt mycket inom forskningen, och jag tycker att vi ska vara väldigt stolta över Sveriges lärosäten och Sveriges forskning.
(Applåder)

Anf. 17 LINUS SKÖLD (S) replik:

Fru talman! Marie-Louise Hänel Sandström säger i sitt anförande att tre av fyra företag har svårt att hitta rätt kompetens. Samtidigt har vi en arbetslöshet i det här landet som är högre än den varit på mycket länge. Följaktligen har vi fler sökande till högre utbildning än vi haft på mycket länge. Vi har inte sett den här typen av siffror sedan finanskrisen. Då bedriver regeringen en politik som gör att vi får tusentals färre platser i högre utbildning.

För ett par veckor sedan kom det ett exempel från Linnéuniversitetet Växjö och Kalmar i Småland. De kommer för första gången sedan de bildades att behöva minska antalet utbildningsplatser. De ska spara 47 miljoner, och det kommer att kosta 1 000 platser på Linnéuniversitetet.

Då tänker jag bara kort fråga Marie-Louise Hänel Sandström: Är det enligt hennes mening rätt sätt att lösa problemet med mismatchningen att minska antalet utbildningsplatser så att individer får sämre möjligheter att utbilda sig för att ta ett jobb och så att arbetsgivare får färre utbildade sökande till sina tjänster? Verkar det vara rätt åtgärd?

Anf. 18 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Tack så mycket till Linus Sköld för frågan!

Jag vill säga att vi satsar otroligt mycket på att vi ska ha många platser, men vi prioriterar kvalitet före kvantitet.

Vi ser också fler vägar till yrkesutbildningar. Vi ändrar ju lite grann så att det ska vara lättare att komma till en praktisk yrkesutbildning. Det är mycket det som efterfrågas. Även om man inte skulle klara gymnasiet har man möjlighet att läsa en praktisk yrkesutbildning.

Vi måste se efter vad det är som efterfrågas. Vi måste se vad det är. Det är framför allt mycket inom praktiska yrken och teknik, till exempel el och tele, som krävs. Vi försöker matcha med att skapa olika utbildningsformer för att få fram det som efterfrågas.

Anf. 19 LINUS SKÖLD (S) replik:

Fru talman! Marie-Louise Hänel Sandström hänvisar till att det finns många olika utbildningsformer. Regeringen har ju drivit samma politik när det gäller alla.

Det är färre platser i alla utbildningsformer för vuxna. Det är färre arbetsmarknadsutbildningar nu än när regeringen tog över. Det är färre platser i högskolan. Det är färre platser i folkbildningen. Det är mindre pengar till komvux från statens sida sedan den här regeringen tillträdde. Inom alla utbildningsformer för vuxna har antalet platser minskat. Samtidigt har vi fler arbetssökande, och tre fjärdedelar av de rekryterande företagen säger sig ha svårt att hitta rätt kompetens.

Alla i Småland som nu funderar på vad som ska hända med deras konkurrenskraft, med de här orternas tillväxt och ekonomi – jag tycker att Marie-Louise Hänel Sandström är skyldig dem ett svar.

Kommunalråden och regionråden i den berörda regionen och de berörda kommunerna har skrivit en debattartikel där de pekar på att detta är särskilt allvarligt för den här regionen och att universitetet är en nyckel för jobb och tillväxt. Detta är jag helt övertygad om. Jag antar att Marie-Louise Hänel Sandström håller med mig om att universitetet är en nyckel för jobb och tillväxt.

Därför tycker jag att Marie-Louise Hänel Sandström är skyldig alla smålänningar ett svar. Är det meningen att regeringens politik ska leda till färre jobb och mindre tillväxt i Småland?

Anf. 20 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Tack till Linus Sköld för frågan!

Regeringens politik är att det ska finnas arbetstillfällen och utbildning, givetvis inte bara i Småland utan även på andra orter. Vi satsar mycket på att reformera hela utbildningssystemet så att vi får ett väl fungerande system för både grundskolan och gymnasiet men också för högre utbildning. Vi har helt enkelt sett över hur vi kan fördela pengarna, men vi gör stora satsningar på många utbildningar. Jag kan inte exakt fallet med Småland och Linnéuniversitetet, även om jag vet att det har skett förändringar där. Men vi gör stora satsningar på att hitta olika utbildningsvägar, och vi ser över hur universiteten ska finansieras.

Vissa utbildningar har vi nu satsat mer på. Vi lägger till exempel mycket pengar på STEM-satsningar. Vi lägger mycket pengar på AI-forskning, till exempel för lärare. Jag tror att vi lägger 100 miljoner på AI-forskning för lärare för att se hur man med AI bättre kan matcha till exempel arbetsplatser och utbildningar. Vi satsar alltså rätt mycket, på många olika sätt.

Jag kan inte svara exakt på frågan om Småland just nu; jag kan återkomma med vad jag ska svara om Småland. Men vi satsar på att det ska finnas utbildning och arbetstillfällen över hela Sverige.

Anf. 21 ANNA LASSES (C):

Fru talman! V-Dem Institute visar att endast 26 procent av världens människor lever i en demokrati. Det är den lägsta siffran sedan 1978, och det ser ut som att utvecklingen mot färre demokratier fortsätter.

Det här är tänkvärt när vi i dag pratar om högskolan och forskningen, två områden som är helt avgörande för Sveriges framtid. Det handlar om just vår demokrati men också om vår konkurrenskraft, om vår förmåga att möta en alltmer kaosartad värld och i grunden om varje individs möjlighet att forma sitt eget liv och förverkliga sina drömmar.

Sverige har länge varit en stolt kunskapsnation. Vi har byggt vårt välstånd på innovation, och vår demokrati bygger på en välutbildad befolkning och på en akademi som hållit världsklass.

Men, fru talman, vi tappar mark. Kvaliteten i svensk forskning dalar i internationella jämförelser, vår innovationskraft halkar efter och vår demokrati hotas. Och på tok för många företag, inte minst på landsbygden, larmar om akut kompetensbrist.

Regeringens svar i forskningspropositionen och i den politik som förs är dessvärre otillräckligt. Man talar om excellens men fördelar pengar på ett sätt som cementerar gamla strukturer och minskar den akademiska friheten. Man pratar om innovation men förstår inte att den börjar med fria forskare och utbildning av hög kvalitet i hela landet.

För Centerpartiet är inriktningen klar. Vår politik för högre utbildning och forskning vilar på tre hörnstenar: akademisk frihet, vassare spets i svensk forskning och att högre utbildning ska finnas tillgänglig i hela landet. Låt mig börja med det sista, för det är fundamentalt för att hålla ihop Sverige.

Fru talman! Den kanske största och mest ökande strukturella ojämlikheten när det gäller utbildning i vårt land är i dag den geografiska klyftan mellan stad och land. Som vi tidigare visat i denna kammare är sambandet mellan utbildningsnivå och ekonomiska förutsättningar slående.

En invånare i Danderyd har i genomsnitt en disponibel nettointkomst som är mer än fyra gånger högre än vad en invånare i Dorotea har. Samtidigt har över 40 procent av invånarna i Danderyd en eftergymnasial utbildning men bara 11 procent av invånarna i Dorotea. Det här är inte en slump, utan det är en konsekvens av en politik som har koncentrerat möjligheterna.

För att hela Sverige ska leva och utvecklas måste högre utbildning precis som vägar, el och bredband betraktas som en grundläggande infrastruktur. Människor behöver möjlighet att utveckla sina förmågor var de än bor, och yrken som sjuksköterska, lärare och ingenjör behövs överallt.

Centerpartiet vill därför ha en kraftfull satsning på att göra högre utbildning tillgänglig. Vi vill stärka de regionala högskolorna och deras samverkan med det lokala näringslivet. Vi vill bygga ut yrkeshögskolan, som är en av våra mest framgångsrika utbildningsformer för att matcha arbetsmarknadens behov. Vi vill också ha fler lärcentrum, där människor kan studera på distans men ändå ha ett socialt och akademiskt sammanhang i sin hemkommun.

Det handlar om att ge hela landet möjlighet att möta den gröna omställningen och den digitala omställningen och om att säkra kompetensförsörjningen. Det handlar också om att ge människor möjlighet att välja sin egen väg, var de än bor i landet.

Fru talman! Detta för mig till hörnsten två och tre – akademisk frihet och vassare spets – för dessa två hänger intimt samman.

Tidögänget talar gärna om excellens, och det är bra. Vi i Centerpartiet vill också ha en forskning i absolut världsklass. Excellens och genombrott

kan dock inte beställas från ett departement i Stockholm, för det föds ur nyfikenhet, kreativitet och frihet.

Vi är därför djupt kritiska till regeringens finansieringsmodell. Man fortsätter att öka andelen konkurrensutsatta medel från forskningsråden i stället för att stärka lärosätenas egna basanslag. Det här gör – som vi uttryckt i kammaren och i debattartiklar – att vi har byggt in mekanismer som gör forskningen ofri. Forskare förvandlas från proaktiva kunskapsökare till reaktiva ansökningskrivare. Tid och resurser som skulle kunna läggas på banbrytande forskning går i stället till administration.

Vi i Centerpartiet vill se en fundamental reform. Vi vill flytta makt och resurser från statens byråkrati till lärosätena och forskarna själva. Det innebär två saker.

För det första innebär det institutionell frihet. Lärosätena måste få bli mer autonoma, det vill säga mer självständiga. De ska inte vara förvaltningsmyndigheter eller regeringens förlängda arm utan i stället fria akademiska institutioner. Vi välkomnar att regeringen nu utreder frågan om associationsformer men beklagar samtidigt att Socialdemokraterna och Sverigedemokraterna motsätter sig detta. Friare associationsformer, som stiftelser, är ett sätt att säkra avståndet till politisk klåfingrighet och stärka den långsiktiga strategiska förmågan.

För det andra innebär det finansiell frihet. Här brister regeringens politik som mest. Ett av de största problemen är de höga krav på medfinansiering som statliga forskningsfinansiärer ställer. Det skapar en paradoxal situation, där lärosätenas egna, fria basanslag tvingas användas för att medfinansiera projekt som externa finansiärer har prioriterat. Detta tränger undan mindre forskningsområden och binder upp universitetens resurser, vilket i praktiken minskar den fria, nyfikenhetsdrivna forskningen.

Centerpartiet vill därför minska kraven på medfinansiering. Vi vill också skapa starka incitament för donationer från näringsliv, civilsamhälle och privatpersoner för att bygga upp lärosätenas egna kapital så som man ser vid framgångsrika universitet utomlands.

Fru talman! Med frihet kommer ansvar. Lärosätesledningarna måste ta ett större ansvar för att utveckla sina miljöer, främja kvalitet och stå upp mot de hot som finns mot den akademiska friheten, oavsett om de kommer från politiskt håll, från samhället eller från aktivistiska grupper inom akademien.

För att återta vår position som en ledande kunskapsnation krävs en politik som lutar på professionen, som ger utbildning i hela landet en ärlig chans och som ger forskningen den frihet den behöver för att nå verklig excellens. Regeringens nuvarande inriktning är därför ett steg i fel riktning.

Fru talman! Med det anförda yrkar jag bifall till Centerpartiets reservation 2 i betänkandet UbU12 och reservation 2 i betänkandet UbU13.

Anf. 22 ROBERT STENKVIST (SD) replik:

Fru talman! Anna Lasses sa att vi halkar efter övriga nationer forskningsmässigt, men jag vet inte om vi gör det. Bilden är komplicerad, men Anna Lasses kanske har några sifferexempel.

Inget av det ledamoten föreslog skulle dock göra att vi kom i kapp övriga världen forskningsmässigt. Anna Lasses föreslog mer regional politik och mer regional forskning, fru talman, men enligt mig och faktiskt

också OECD skulle detta minska forskningens och utbildningens kvalitet. Vi skulle alltså halka efter ännu mer – jag vet inte om Anna Lasses har svar på det.

Ledamoten Lasses sa också att vi vill minska kraven på medfinansiering, och det kan faktiskt vara ett bra förslag. Jag och Anders Ådahl har diskuterat detta i kammaren. Men om nu våra universitet och högskolor skulle bli stiftelser och autonoma skulle ju varken Anna Lasses eller någon annan kunna genomföra det förslaget.

Anf. 23 ANNA LASSES (C) replik:

Fru talman! Nu ska vi se. Jag börjar med basanslagen, som jag tycker är bland de absolut främsta medlen att använda för att öka forskningens kvalitet just därför att de garanterar en fri forskning. Man är då inte tvungen att anpassa sig utifrån olika beställares krav – eller det borde åtminstone vara på det sättet. Det är just därför vi säger att medfinansiering inte ska vara ett krav, och det är ju glädjande att ledamoten håller med om det.

När det gäller stiftelsehögskolor och stiftelseuniversitet har vi redan två sådana i dag, och de verkar ju fungera alldeles utmärkt, så jag har lite svårt att se att just detta skulle vara ett hinder för att öka kvaliteten i högskolan.

Anf. 24 ROBERT STENKVIST (SD) replik:

Fru talman! Vi har varit positiva till rejäla basanslag förutom de andra typer av anslag som vi också måste ha.

Högskolorna gör som de vill när det gäller de minskade kraven på medfinansiering, men vi kan komma med minskade krav på medfinansiering. Om vi här i talarstolen kräver minskade krav på medfinansiering är det ett krav från oss. Det är en politisk riktning, och det går emot det övriga talet om autonomi.

Det går faktiskt inte emot det jag sa. Vi vill ha ökad akademisk frihet för dem som jobbar på universiteten, för vi har ju problem. Erik Ringmar tog till exempel upp att han inte fick sätta sin egen litteraturlista. Om man verkligen är för akademisk frihet och frihet för forskare och dem som undervisar, varför kommer man då inte med förslag om till exempel att lärare som undervisar på universitet ska få sätta sina egna litteraturlistor?

Erik Ringmar var tvungen att ta med en bok av författaren Judith Butler, som är från USA. Han kontaktade sedan Judith Butler och berättade att han var tvungen att ha med henne i sin litteraturlista, och till och med Butler själv tyckte att det var vansinnigt.

Det här vore ett konkret, alltså handfast, sätt att direkt öka den akademiska friheten för dem som jobbar där. Vad tycker Anna Lasses om det, fru talman?

Anf. 25 ANNA LASSES (C) replik:

Fru talman! Utan att gå in i diskussionen om just litteraturlisters vara eller inte vara, och om vi håller oss till akademisk frihet, tänker jag att vi kan titta på just USA. Där påstår man nu att man vill öka den akademiska friheten, men det som de facto har hänt är att man i stället har malt ned de ämnen som politiken tycker är olämpliga.

Det här måste jag säga är en väldigt stor oro jag har gällande exempelvis den uppgörelse mellan Sverigedemokraterna och Liberalerna som just

har meddelats. Man pratar om akademisk frihet, men vad menas egentligen med akademisk frihet? Det sista vi vill se är nämligen att man ger sig på enskilda ämnen därför att man säger att de inte är tillräckligt akademiska. Vem är det som anser det?

Jag är orolig för den typ av forskning som har med demokrati och genusvetenskap att göra om Sverigedemokraternas syn på akademisk frihet får genomslag.

Anf. 26 LILI ANDRÉ (KD):

Fru talman! Sverige är i grunden en kunskapsnation. Vår välfärd, vår konkurrenskraft och vår förmåga att möta framtidens stora utmaningar bygger på att vi har en stark utbildning och en stark forskning och att de två hänger ihop. Universitet och högskolor är därför inte bara utbildningsinstitutioner eller forskningsmiljöer var för sig utan bärande delar av hela vårt samhällsbygge.

Jag vill inleda med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandena om utbildning och forskning samt avslag på samtliga reservationer, fru talman.

Kärnan i både högre utbildning och forskning är kvalitet, och kvalitet förutsätter frihet. Sverige har en lång tradition av akademisk frihet och institutionell självständighet. Universitet och högskolor ska fatta egna beslut om forskningens inriktning och utbildningarnas utformning. Det är just denna frihet som gör att kunskap kan växa, prövas och utvecklas.

Frihet måste dock alltid kombineras med ansvar. Lärosätena har ett ansvar att använda samhällets resurser väl och att bidra till Sveriges kompetensförsörjning. Regeringens arbete med att utveckla styrningen av sektorn handlar därför om att hitta rätt balans mellan frihet, ansvar och kvalitet.

Fru talman! Utbildning och forskning är två sidor av samma mynt. Forskning av hög kvalitet stärker utbildningen, och utbildning av hög kvalitet lägger grunden för framtidens forskning. När studenter möter aktuell forskning i undervisningen och när de tränas i kritiskt tänkande och vetenskaplig metod bygger vi inte bara kunskap utan också ett starkt och livskraftigt samhälle.

Vi måste dock även vara tydliga med en annan sak, nämligen att högre utbildning i större utsträckning måste svara mot arbetsmarknadens behov. Sverige står inför stora utmaningar när det gäller kompetensförsörjning. Näringslivet, industrin och välfärden efterfrågar högutbildad arbetskraft inom en rad områden; det handlar om ingenjörer, om tekniker och om kompetens inom digitalisering och artificiell intelligens, liksom om avancerad kompetens kopplad till den gröna industrins omställning och vårdens utveckling.

I dag ser vi en paradox, fru talman: Samtidigt som företag, industri och välfärd skriker efter kompetens inom teknik, AI, vård och den gröna omställningen har vi akademiker som står utan arbete. Det är inte hållbart. En viktig förklaring är att alltför många utbildningar inte är tillräckligt kopplade till arbetsmarknadens efterfrågan. Studenter utbildas inom områden där möjligheterna till arbete är begränsade – samtidigt som det råder kompetensbrist inom andra. Detta är inte ett misslyckande för individen utan ett systemproblem.

Därför behöver vi stärka kopplingen mellan utbildning och arbetsmarknad. Det handlar inte om att politiken ska detaljstyra varje utbildningsplats utan om att skapa en bättre samverkan mellan stat, lärosäten och arbetsliv och att ge studenter bättre information om arbetsmarknadens behov.

Vi måste också värna kunskapskraven, fru talman. Högre utbildning bygger på att studenter har goda förkunskaper och kan tillgodogöra sig studier på akademisk nivå. Att sänka kraven vore att svika studenterna. Att upprätthålla kraven är att ge studenterna bästa möjliga förutsättningar att lyckas både under studietiden och i arbetslivet. Sverige ska vara en kunskapsnation i världsklass.

Fru talman! Vi lever i en tid av ökad geopolitisk osäkerhet. Frågor om säkerhet, strategisk kunskap och ansvarsfull internationalisering blir allt viktigare. Den internationella dimensionen är central både för utbildning och för forskning, och svensk forskning och högre utbildning är i hög grad internationell. Vi har omfattande forskningssamarbeten inom EU, inte minst genom program som Horizon Europe. Svenska lärosäten deltar i internationella nätverk, gemensamma utbildningsprogram och utbytesverksamhet. Samarbeten med andra länder, fru talman, är avgörande för kvaliteten och för Sveriges ställning som kunskapsnation.

Regeringen har lagt fast en tydlig inriktning för forskningspolitiken. Den vilar på tre grundpelare: excellens, internationalisering och innovation. Sverige ska inte nöja sig med att bara vara bra, utan vi ska vara ledande. Det kräver långsiktiga investeringar i forskning av högsta kvalitet för att vi fortsatt ska vara en attraktiv kunskapsnation där forskare från hela världen vill verka.

Internationalisering måste också ske ansvarsfullt. Lärosätena arbetar i dag mer aktivt med säkerhetsfrågor, till exempel i samarbeten inom känsliga teknikområden. Vi arbetar fokuserat för att underlätta etableringen av internationell kompetens. Det handlar bland annat om kortare handläggningstider och mer effektiva processer för uppehålls- och arbetstillstånd för forskare, doktorander och högkvalificerad arbetskraft.

Vi har också ett tydligare fokus på goda anställningsvillkor i akademien, inte minst för forskare och doktorander. Det handlar om att motverka otrygga visstidsanställningar och stärka meriteringssystemen så att fler kan se en långsiktig karriär inom akademien.

Fru talman! Forskningen ska omsättas i innovation, jobb, företagande och lösningar på samhällsproblem. Regeringen gör viktiga satsningar på den fria, nyfikenhetsdrivna forskningen. Det är avgörande eftersom många av de största genombrotten växer fram just där, i det som inte alltid kan planeras eller styras. Här görs satsningar inom strategiskt viktiga områden såsom artificiell intelligens, hälso- och cancerforskning, klimat och hållbart samhällsbyggande samt ny teknik. Det visar på en politik som kombinerar bredd med riktning och som stärker både vår konkurrenskraft och vårt samhälle.

För oss kristdemokrater är det också avgörande att kunskapen kommer hela samhället till del. Det gäller inte minst den praktiska forskningen inom skola, vård och socialt arbete, där forskningen möter människors vardag och gör konkret skillnad. Här handlar det om att stärka det som fungerar. Vi behöver mer evidensbaserad kunskap om vilka metoder som faktiskt ger resultat i klassrummet, i vården och i det sociala arbetet. Forsk-

ning ska inte bara vara relevant utan också systematiskt prövad, utvärderad och möjlig att omsätta i praktiken.

Fru talman! Sammanfattningsvis verkar vi för starka universitet och högskolor där utbildning och forskning går hand i hand, där kvaliteten sätts främst, där frihet och ansvar balanseras och där kunskap omsätts i utveckling för hela samhället. Nu bygger vi ett Sverige där kunskap, bildning och forskning står starka.

Jag yrkar återigen bifall till utskottets förslag.
(Applåder)

Anf. 27 CAMILLA HANSÉN (MP):

Fru talman! Högre utbildning, forskning och innovation är förutsättningar för ett starkt och välmående samhälle. Forskningen ska vara fri, och den akademiska friheten måste stärkas i sin helhet. Kvalitet i högre utbildning och nära samverkan mellan akademi, näringsliv och civilt samhälle skapar den innovationskraft som behövs för en grön omställning och en långsiktig välfärd.

Landets lärosäten behöver högre basfinansiering. Miljöpartiet vill satsa på starka forskningsmiljöer och utöka antalet undervisningstimmar på de utbildningar som i dag har för lite lärarledd undervisning.

Fru talman! Rekryteringen till den högre utbildningen behöver vara bred för att fler ska kunna studera på högskola eller universitet, oavsett vilken familjebakgrund man har och oavsett var i landet man bor. Miljöpartiet vill göra det enklare att ta steget att studera vidare genom att förbättra studenters bostadssituation och ekonomiska trygghet. Vi vill värna en likvärdig och hög kvalitet i utbildningen på landets alla lärosäten. Lärosätena ska samverka med både det omgivande samhället och det internationella forskningsmiljöer samt bedriva forskning utifrån forskares och studenters intressen och samhällets behov.

Fru talman! Att skära ned på lärosätena är att backa in i framtiden. Vi ser nu konsekvenserna av regeringens högskolepolitik. I Smålandsposten har vi kunnat läsa om hur Linnéuniversitetet skär ned. Det handlar om så många som 1 000 färre studenter. Det här beskrivs som ett dråpslag mot Växjö kommun och mot hela Kronobergs respektive Kalmar län. Det är, för att knyta an till Joar Forssells ord i vårt tidigare replikskifte, färre i Växjö som får livschanser med Tidöregeringens politik för högre utbildning.

Från Miljöpartiets sida är vi tydliga med att universitetsutbildning behövs i hela landet. Det är verkligen värt att satsa på Linnéuniversitetet och andra lärosäten i Sverige. Under denna mandatperiod har Miljöpartiet satsat runt 46 miljoner på Linnéuniversitetet. Nu behöver man göra nedskärningar som motsvarar ungefär denna summa. Det handlar om en rejäl slant till såväl forskning som högre utbildning.

Vi har satsat mer pengar på alla lärosäten i hela landet. Det handlar om att vi inte gör det produktivitetsavdrag som är särskilt olämpligt för högre utbildning och forskning. Vi har inte gjort generella neddragningar på statens myndigheter. Vi har heller inte gjort någonting som vi kallar satsningar men som är mindre än de neddragningar vi har gjort.

För Miljöpartiet är det självklart att människor ska kunna förverkliga sina drömmar om högre utbildning på universitet och högskolor. Lika självklart är det att företag ska kunna hitta kompetent personal. Det här är

saker som bygger Sverige starkt och ger Sverige bra möjligheter att möta framtiden.

Fru talman! Efter riksdagens forskningsdag och utbildningsutskottets gemensamma seminarium med försvarsutskottet är vikten av internationella samarbeten tydliggjord. Något annat som tydliggjorts är de svårigheter det innebär att samarbeta med forskare som befinner sig i diktaturer eller som befinner sig i andra svåra eller rent av farliga situationer som innefattar krig, konflikter eller folkmord.

Svenska forskares och studenters mobilitet är viktig, oavsett om det gäller lärosäten i Sverige eller lärosäten på andra platser i världen. Förutsättningarna för internationellt utbyte inom högre utbildning och forskning är dock dåliga just nu. Forskare, studenter och lärare utsätts för stora risker.

Det finns organisationer som skyddar forskare. Flera svenska lärosäten deltar i verksamheten Scholars at Risk genom att ta emot forskare som riskerar livet i länderna de befinner sig i.

Vi vill att det införs ett Students at Risk-program i Sverige. Det skulle innebära att studenter som riskerar sin rätt till utbildning, till exempel genom engagemang för mänskliga rättigheter eller genom sitt specifika studieval, får stöd för att fortsätta sina studier i en trygg miljö i ett annat land. Vi vill också att Sverige driver på för ett Students at Risk-program inom EU. Det är hög tid att stärka skyddet även för studenter i riskfyllda situationer.

Fru talman! Högskolans uppgift är att bedriva utbildning på vetenskaplig eller konstnärlig grund och utifrån beprövad erfarenhet. Högskolan ska också bedriva forskning och konstnärlig forskning samt utvecklingsarbete. I uppdraget ingår att samverka med det omgivande samhället för ett ömsesidigt utbyte och att verka för att högskolans kompetens kommer samhället till nytta.

Sverige är ett bildningsland och har allt att vinna på forskning inom en bredd av forskningsområden. Jag vill särskilt lyfta fram områden som samhällsvetenskap och humaniora, som ger oss ökad förståelse för vårt samhälle. Vi behöver öka stödet till dessa områden på samma sätt som till andra områden. Vi behöver den kunskapen för att förstå hur landet fungerar och hur vi ska förhålla oss till de utmaningar som vi ställs inför. Sverige ska fortsätta att vara ett bildningsland. Då behövs samhällsvetenskaplig, humanistisk och konstnärlig forskning.

Den konstnärliga forskningen har, utöver sitt självklara egenvärde, en viktig roll i den hållbara omställningen. Kultur och konst har förmågan att granska mänskliga värden, väcka känslor och visualisera framtidsvisioner. Miljöpartiet vill därför se att den konstnärliga utbildningen och forskningen får en starkare plats i samhället. För att vi ska nå målet om ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbart samhälle behöver den naturvetenskapliga forskningen kombineras med bredare forskningsområden.

Det ska finnas ett nära samband mellan utbildning och forskning. Enligt lag ska studenterna ha inflytande över utbildningen och kunna ta en aktiv del i att utveckla den. Under den här mandatperioden har vi sett att regeringen har förvarnat om neddragningar när det gäller studentkårens. Trots stora protester både från lärosäten och från studentrörelsen verkställer man dessa neddragningar. Det innebär en risk såväl för kvaliteten på utbildningarna som för studenternas inflytande.

Enligt högskolelagen ska verksamheten vid högskolorna främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö samt ekonomisk och social välfärd och rättvisa. Det här är ett stort uppdrag.

Jag vill lyfta fram att högskolorna har en enorm potential att utgöra en stark kraft i den här omställningen genom utbildning, forskning, samverkan och omställning av den egna verksamheten. Precis som många andra samhällsaktörer behöver lärosätena dock intensifiera sitt arbete med hur deras egen verksamhet påverkar de här målen.

Fru talman! Det är som bekant valår. För den som vill stärka forskning och högre utbildning kan det vara värt att tänka på att man med Miljöpartiets politik får grundlagsskyddad akademisk frihet och mer pengar till lärosätena, som själva får styra över dessa pengar. Man får också mer pengar till utbildning och forskning, som jag visade i exemplet med Linnéuniversitetet i Växjö. Man får dessutom ett starkare studentinflytande.

Jag yrkar bifall till reservation 7 i UbU12, som handlar om Students at Risk, och till reservation 5 i UbU13, som bland annat rör forskning inom kulturområdet.

(Applåder)

Anf. 28 HANNA GUNNARSSON (V):

Fru talman! Ärade ledamöter! Hej till alla er som lyssnar eller tittar hemma!

Jag vikarierar i dag i utbildningsutskottets debatt om högskola och forskning. Det känns lite fint, eftersom högskola och forskning ligger mig varmt om hjärtat – jag bor ju i Lund, som är Sveriges bästa universitetsstad. Jag vet inte om man får säga så i en debatt med utbildningsutskottet eller om jag nu har brutit mot någon diplomatisk regel.

Jag ska inte lägga ut texten särskilt mycket här. I Ubu12 *Högskolan* vill Vänsterpartiet yrka bifall till reservation 9. Den handlar om den riktade satsningen Kulturskoleklivet, som är en nationell utbildningsatsning för att utbilda och fortbilda kulturskolepedagoger för att de ska kunna arbeta i musik- och kulturskolorna.

Utbildade lärare som får kontinuerlig fortbildning är avgörande för bra undervisning för barn och unga. Vi menar att Kulturskoleklivet bör ses över så att fler pedagoger kan utbildas och så att Kulturskoleklivet kan utvecklas till fler lärosäten.

I UbU13 *Forskning* vill Vänsterpartiet yrka bifall till reservation 4. Den handlar om forskning inom polisområdet, närmare bestämt om yrkets metoder och arbetssätt. Genom att bedriva forskning inom polisyrket kan yrket utvecklas. Det är positivt att Polismyndigheten, polisutbildningen och lärosätena har närmat sig varandra de senaste åren genom att bland annat inrätta det akademiska huvudområdet polisiärt arbete. Vi menar att polisvetenskap bör vara ett eget forskningsområde så att det finns möjlighet för poliser att forska och bidra till sitt eget yrkes utveckling. Därför behövs ett institut för polisvetenskaplig forskning.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 25 mars.)

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU12

Luftfartsfrågor
föredrogs.

Luftfartsfrågor

Anf. 29 RASHID FARIVAR (SD):

Fru talman! Jag står bakom utskottets förslag i betänkandet och yrkar avslag på alla reservationer.

Fru talman! Dagens värld är global. Människor flyttar, familjer sprids över kontinenter och varor och tjänster färdas över hela jordklotet. För att detta ska fungera krävs effektiva transporter över långa avstånd, och då är flyget oundgängligt, både i dag och i framtiden. För ett exportberoende land som Sverige som ligger långt från många av världens stora marknader är flyget särskilt viktigt. Om vi vill behålla och stärka vår konkurrenskraft måste vi ha goda förutsättningar att delta i den globala ekonomin.

Även inom landets gränser är flyget avgörande, för Sverige är ett avlångt land med en glest spridd befolkning. Flyget möjliggör regional tillgänglighet, utveckling och sammanhållning till en förhållandevis låg samhällsekonomisk kostnad. Det utgör en viktig del av kollektivtrafiken och skapar förutsättningar för människor att leva, bo och arbeta i hela landet.

Fru talman! Låt oss börja debatten med att blicka tillbaka på nedmonteringen av flyget. Under 2014–2022 fördes en politik av de rödgröna regeringarna där flyget systematiskt motarbetades. Begreppet flygskam normaliserades, flygskatten infördes, investeringar uteblev och viktiga flygplatser ifrågasattes eller lades ned. Detta skedde alltså i ett land som redan har sämre geografiska förutsättningar än många andra europeiska länder. Konsekvenserna lät inte vänta på sig.

Sedan kom pandemin och slog undan benen för hela flygbranschen. Efterfrågan kollapsade, linjer lades ned och ekonomin för både flygbolag och flygplatser försämrades dramatiskt.

Det är allvarligt att återhämtningen i Sverige har varit mycket svagare än i jämförbara länder. I dag ser vi att Sverige har tappat en mycket stor del av sin internationella tillgänglighet, och inrikesflyget ligger långt under nivåerna före pandemin. Totalt handlar det om miljontals uteblivna resenärer och miljardbelopp i förlorade intäkter. Ackumulerat har tiotals miljarder kronor försvunnit ur flygets finansiering.

Fru talman! Man kan inte gå vidare utan att fråga oppositionen: Grattis! Ni ville slå sönder vår flygindustri och flygplatsinfrastruktur med flygskam och flygskatt, och ni lyckades med det. Är ni nöjda nu?

Fru talman! Nuvarande regering har tillsammans med Sverigedemokraterna lagt om kursen för flyget. Vi har gått från att straffa flyget till att stärka det. Den kanske viktigaste reformen är att flygskatten avskaffades den 1 juli 2025. Det har gjort Sverige mer attraktivt och förbättrat tillgängligheten i hela landet.

Vi har också ökat det statliga driftstödet till regionala flygplatser kraftigt, från drygt 100 miljoner kronor till över 500 miljoner kronor per år. Det innebär att staten nu kan täcka upp till 75 procent av underskotten.

Stödet till beredskapsflygplatser har samtidigt förstärkts. Detta är avgörande inte bara för civilt flyg utan också för totalförsvaret, ambulansflyg och krisberedskap.

Regeringen har dessutom gett uppdrag om att utreda fler beredskapsflygplatser, tillfört över en miljard kronor till säkerhetskontroller, eller så kallad GAS, påbörjat en översyn av statens roll i flygplatsinfrastrukturen och stärkt arbetet med hållbara flygbränslen, där produktion nu sker i Sverige.

Vi ser också satsningar på framtiden: elflyg, hållbara drivmedel och bättre kopplingar mellan flyg och järnväg.

Men, fru talman, låt oss vara ärliga. Trots dessa satsningar är läget fortfarande allvarligt. Inrikesflyget har inte återhämtat sig, flygplatser går på knäna och Sverige har tappat mer tillgänglighet än något annat land i EU. Samtidigt pressas branschen av nya faktorer, som kraftigt ökade bränslepriser till följd av kriget i Mellanöstern, geopolitisk oro, svag krona och risk för kraftigt ökade kostnader i och med nya EU-regelverk. Det finns en uppenbar risk för en negativ spiral där minskad efterfrågan leder till färre linjer, sämre tillgänglighet och ännu svagare ekonomi.

Fru talman! Oavsett valresultat måste Sverige ta ett samlat grepp om flygets framtid. Det handlar om att säkerställa ett konkurrenskraftigt och hållbart flyg. Flyget måste användas, för utan efterfrågan försvinner linjerna. Kostnaderna måste vara rimliga; Sverige kan inte ha högre avgifter än våra konkurrentländer.

Hållbarhetsarbetet måste vara effektivt. Flyget ska ställa om, men genom teknik och hållbara bränslen, inte genom att begränsa resandet där det behövs. Vi måste skala upp produktionen av hållbara flygbränslen och ny teknik. Här finns en möjlighet för Sverige att ligga i framkant.

Vi måste också säkra kompetensförsörjningen. Utan piloter, flygtekniker och flygledare stannar flyget. Vi måste även vårda infrastrukturen. Flygplatser är inte bara kommersiella anläggningar; de är en del av vårt transportsystem, vår sjukvård och vårt totalförsvaret.

Fru talman! En särskilt viktig fråga är statens ansvar för flyget och Sveriges flygplatsinfrastruktur. I dag saknas ett tydligt helhetsgrepp, och ingen aktör har fullt systemansvar för flyget. Detta behöver förändras. Vi måste också vara försiktiga med nya kostnadsdrivande beslut. I rådande läge är det sista flyget behöver ännu fler pålagor.

Fru talman! Jag representerar Västsverige och vill därmed särskilt lyfta vikten av Göteborg Landvetter Airport. Landvetter är en avgörande hubb för Västsverige, en region som står för en mycket stor del av Sveriges industriella produktion, export och innovation. När tillgängligheten till och från Landvetter försämras påverkar det inte bara resenärer utan också investeringar, företagsetableringar och jobb. Rapporter visar att tappet i internationella direktlinjer och försämrad tillgänglighet riskerar att hämma tillväxten i hela regionen. Detta är inte ett regionalt problem; det är ett nationellt problem, enligt min uppfattning.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag återigen betona att flyget inte bara är ett transportslag. Det är en grundläggande del av Sveriges infrastruktur, konkurrenskraft och beredskap. När kostnaderna nu ökar och osäkerheten i omvärlden tilltar måste politiken vara ansvarsfull.

Jag har två tydliga medskick till den kommande regeringen efter valet 2026.

För det första: Flygskatten bör aldrig återinföras.

För det andra: Resepolicier ska vara färdmedelsneutrala både i offentliga och i privata verksamheter.

Detta är avgörande för att säkerställa att Sverige även i framtiden är ett land som hänger ihop och som är öppet mot världen.

(Applåder)

Anf. 30 ULRIKA HEIE (C):

Fru talman! Jag yrkar för Centerpartiets räkning bifall till reservation 2.

Sverige är ett land präglad av mycket stora avstånd. Vi vet alla att Sverige är avlångt; vi vet hur Sveriges karta ser ut. Vi vet också var befolkningen finns, och vi vet att vi är oerhört beroende av goda transporter, oavsett transportslag.

I dag ska vi debattera flygets utveckling i Sverige. Det är extremt viktigt att hela Sverige hänger ihop, från Kiruna i norr till Malmö i söder, och att det finns goda kommunikationer. Transportlederna binder samman människor och företag och ger oss alla ökade möjligheter. Flyget är en central del i detta, som vi kan kalla för blodomlopp, trafiksystem eller något annat som beskriver att de olika trafikslagen verkligen hänger ihop.

För Centerpartiets del är det otroligt viktigt och självklart att flyget över hela Sveriges yta ska både finnas och utvecklas. Det handlar om att kunna ta flyget för att göra jobbet, för att nå sin utbildning eller, i värsta fall, för att snabbt få tillgång till specialiserad vård.

Här är det viktigt att vi som politiker inte jagar flyget men däremot jagar utsläppen. Det är inte transporterna i sig som är problemet, utan det är de fossila utsläppen. Den tidigare talaren sa alldeles nyss i debatten att vi måste skala upp tillverkningen av biodrivmedel och nya bränslen till flyget, men samtidigt var detta inte ett medskick till kommande regering. I den oljekris vi ser just nu är det otroligt viktigt att vidta snabba åtgärder men att också lägga full kraft på att skapa möjligheter för nya drivmedel för flyget.

Bland de första studiebesök det nya trafikutskottet år 2022 gjorde var hos mindre företag som jobbade med spännande utvecklingsarbete när det gäller flyget, inte minst när det gäller drönare, vertikalstartande farkoster och så vidare. Det fanns en stor optimism som handlade om att utvecklingen då bara hade börjat och därefter skulle rulla på.

Det är därför bekymmersamt att få den signal vi fick till trafikutskottet i förra veckan om att utvecklingen inte alls går så snabbt och så bra som man hoppades för några år sedan.

Det är extremt viktigt att flyget inte behöver lida skada under den tid vi ställer om till ett hållbart flyg, och vi måste därför skapa förutsättningar för flyget självt att vara med och göra omställningen.

Här blir det bekymmersamt, inte minst för de regionala flygplatserna. Svängningarna i ekonomin är kännbara, och de får bara för ett år i taget reda på hur stort stödet blir. De har därför inte möjlighet att bygga upp en hållbar struktur och själva ha rådighet över vilka investeringar de ska göra, utan de är totalt beroende av ganska kortvariga stöd från nuvarande regering för satsningar av olika slag.

Regeringen satsar miljoner, när man skulle behöva satsa miljarder. Det gör extremt stor skillnad, liksom det gör extremt stor skillnad när regeringen inte på riktigt satsar på utveckling utan bara lite kosmetiskt räddar i detaljerna.

Det behövs en långsiktighet för hela Sverige. Någon gång vart tredje år får ett antal av våra mindre flygplatser reda på att man nog inte kan fortsätta att flyga från Hagfors, från Torsby eller från Kramfors. För inte så många år sedan hade man hotet över sig, men sedan löste man det. Regeringens budgetarbete sker på något sätt i det offentliga, och man säger: Utan ökade anslag när det gäller den upphandlade trafiken får vi inte heller möjlighet att driva alla linjer.

För näringslivet och för människorna i norra Värmland eller i mellersta Sverige, där vi vet att det finns många flaskhalsar kopplade till infrastrukturen, är det extremt allvarligt att regeringen inte kan ge mer långsiktiga förutsättningar för alla transportslags möjligheter till både utveckling och omställning.

Från Centerpartiets sida anser vi att det är extremt viktigt att vi driver på för en kraftfull grön omställning och att vi blir betydligt bättre på att upphandla biodrivmedel också till flyget.

Nu säger ministern att myndigheterna kan upphandla bränsle. Regeringen har gett 60 myndigheter i uppdrag att se över sitt resande – hur man reser, vad det kostar och så vidare. Vad kostar det att övernatta om man inte flyger? Vad kostar det att åka tåg? Det viktiga är att man är tydlig och skapar förutsättningar både för produktion av bränslet och för att det sedan utvecklas och används.

Centerpartiet vill se att inrikesflyget blir fossilfritt redan till 2030 och att allt flyg som startar på svenska flygplatser ska vara fossilfritt senast 2040. Det behövs krafttag för att de målen ska nås, men det går fortfarande att nå dem.

Fru talman! Om man ska blicka framåt och leda utvecklingen är innovation nyckeln till framtidens resande. Vi har en fantastisk industri i Sverige. Jag såg att en av ministrarna i regeringen flög JAS-plan häromdagen, vilket säkert var väldigt häftigt. Vi har också sett hur flyget har utvecklats när det gäller dessa delar.

Västsverige nämndes tidigare, och GKN i Trollhättan är en fantastisk industri som på olika sätt leder utvecklingen både på det militära och på det civila området. Vi ska vara rädda om den kompetens som finns och se att man behöver fortsätta med detta.

Centerpartiet vill att Sverige ska vara ett föregångsland också när det gäller elflyget. Vi efterlyser mer från den här regeringen – inte bara utredningar och strategier, utan handfasta handlingsprogram och satsningar i budgetarbetet för att detta ska bli verklighet. Det behövs även en satsning på kompetensförsörjning.

Fru talman! Sverige behöver ett nytt ledarskap. Vi behöver fler jobb i hela Sverige. Vi behöver ta krafttag för att utsläppen ska gå ned, och här har omställningen av flyget en viktig roll. Men vi behöver också välfärd, utveckling och framtidstro i hela landet.

Fru talman! Min absoluta övertygelse är att en sådan utveckling sker bäst med ett starkt centerparti i Sverige, både i riksdag och i regering.

Anf. 31 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Ulrika Heie, för ett mycket bra anförande!

Ulrika Heie nämnde mina medskick till den framtida regeringen. Jag vet inte om det blir vänster- eller högerblocket som får regeringsmakten. Jag tog i alla fall upp de två viktigaste saker som jag har kommit fram till i min dialog med flygplatschefer, med näringslivet och med organisationer som jobbar med flyg.

Den fråga som jag vill ställa gäller flygskatt. Ledamoten Ulrika Heie nämnde ingenting om flygskatt. Om Centerpartiet efter valet 2026 ingår i en ny regering – vilket ledamoten önskar, och jag önskar Centerpartiet lycka till med detta – vad kommer då att hända med flygskatten? Hur kommer Centerpartiet att ställa sig till kraven från exempelvis Miljöpartiet, som vill fördubbla flygskatten från den nivå som skadade vår flygbransch och vår flygplatsinfrastruktur så mycket?

Anf. 32 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Farivar för frågorna.

Jag tycker att det var bra medskick till den nya regeringen. Jag ska inte säga något annat – färdmedelsneutrala resepolicyer och så vidare.

Ledamoten påpekar att jag inte nämnde flygskatten i mitt anförande. Nej, den är ju inte uppe för behandling. Det ligger inte något sådant förslag från Centerpartiet, och vad jag ser ligger det inte heller något förslag från regeringen om att införa en flygskatt. Jag ser inte det som en fråga för dagens debatt.

För Centerpartiets del är det viktigt att alla transportslag utvecklas på bästa sätt och också samspelar bättre med varandra. Centerpartiet är för en långsiktig utveckling av hela transportsektorn – för transporternas skull som sådana, för deras roll i händelse av kris och krig samt för Sveriges konkurrenskraft. Då är det otroligt viktigt att vi underlättar för kompetensförsörjning, regelförenkling och så vidare.

Från Centerpartiets sida ser vi ingen anledning att beskatta den sektor som själv behöver ställa om till ett grönare samhälle. Därför krävs det andra delar för att det ska ske.

En regering som får Centerpartiets stöd är en regering som lutar mot mitten. Jag tror att ledamoten är väl medveten om de besked som min partiledare har gett. Det kan finnas flera statsministerkandidater, men först ska svenska folket rösta på ett parti och ge det sitt förtroende att sedan ha regeringsförhandlingar. Dessa sker efter valet.

Anf. 33 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Ulrika Heie för ett tydligt svar.

Jag hoppas att ni håller ställningarna ifall ni hamnar i regeringsställning tillsammans med Miljöpartiet. Miljöpartiet har redan ett förslag om att fördubbla flygskatten till totalt 4 miljarder kronor och lägga den kanske på tåget eller på något annat.

Men jag har en motfråga. Vad ser ledamoten Ulrika Heie som de två viktigaste medskicken till en framtida regering efter valet 2026? Centerpartiet kanske ingår i den regeringen, kanske inte. Vilka är de två viktigaste medskicken om flyget?

Anf. 34 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack för frågorna, Rashid Farivar!

Det var tur att ledamoten förtydligade att det handlade om just flyget när det gäller medskicken, men jag tror egentligen att det i princip blir samma medskick. Här krävs långsiktiga förutsättningar. Det är viktigt när det gäller alla transportslag men inte minst för flygets del.

Centerpartiet ser gärna en infrastrukturberedning som tar sig an de breda perspektiven och den viktiga delen att orka göra saker och ting lite fortare. Ibland låter det som att en beredning skulle vara något slags långsamarbete som bara pågår och pågår, men jag har under mina år i riksdagen sett hur Försvarsberedningen jobbar – hur man i bred enighet förbereder kloka och genomtänkta förslag om utveckling och därmed även skapar handlingskraft så att det kan gå snabbt när krisen och kriget i vissa fall ställer till det.

Vi kan se hur stödet till Ukraina har formats i bred enighet. Ett grundligt underarbete handlar om att skapa en bred kunskap och handlingsberedskap för att kunna göra det som behövs i tid.

När det gäller infrastrukturen i Sverige, inte minst flyget, måste vi verkligen jaga utsläppen. Då måste det viktiga vara att vi får nya satsningar på exempelvis biodrivmedel. På alla områden där flyget kan ställa om blir det extremt viktigt att man får förutsättningar att göra det. Då behövs ingen ryckighet från mandatperiod till mandatperiod, utan då är det viktigt att man satsar inte bara miljoner utan miljarder på att förändra på riktigt och att det sker på ett sätt som gör att man verkligen bekämpar utsläppen. Utsläppen måste gå ned för att jobben ska bli fler.

Anf. 35 OSKAR SVÄRD (M):

Fru talman! Det finns en person jag tänker på när vi debatterar flyget. Han heter ungefär vad som helst. Han är montör i Luleå, säljare i Östersund eller sjuksköterska i Kiruna. Han sliter varje dag, betalar sin skatt, försörjer sin familj och förväntar sig att samhällskontraktet håller – att om han gör rätt för sig gör samhället rätt för honom.

En del av det kontraktet är att samhället säkerställer att han faktiskt kan ta sig dit han behöver komma – till ett jobbmöte i Stockholm, till en specialist i Göteborg eller till sin bror som bor långt ned i landet.

I ett avlångt, glest befolkat land, ett av Europas geografiskt mest utspridda länder, är flyget inte ett lyxval. Det är förutsättningen för att vardagen ska gå ihop. Det är därför den här debatten handlar om mer än flyget och våra flygplatser. Den handlar om huruvida Sverige ska vara ett land som fungerar för alla, inte bara för dem som råkar bo rätt – ett Sverige som håller ihop och fungerar, ett Sverige för alla oss som bor och verkar här.

Fru talman! Låt mig börja med vad vi faktiskt kan glädjas åt. Närmare 31 miljoner passagerare reste via svenska flygplatser under 2025. Arlandas utrikestrafik har passerat nivåerna från före pandemin. Kiruna och Luleå satte passagerarrekorde i december. Inrikestrafiken på Arlanda ökade med 29 procent under föregående år.

Detta är alltså inte en kollapsande sektor. Det är en sektor i återhämtning och tillväxt. Det är bra, och det är ingen slump. Det är resultatet av en regering som tagit ansvar.

Men nu till utmaningarna och det som denna mandatperiod faktiskt har inneburit för flyginfrastrukturen: När vi tillträdde låg det statliga driftstödet till landets kommunala och regionala flygplatser på 103 miljoner kronor om året. Det hade legat på den nivån i mer än ett decennium. Under den tid ett parti lät stödet stå stilla och pengarna räckte allt mindre växte underskotten tyst och uthålligt. Kommuner och regioner fick bära notan för vad som i alla andra avseenden är nationell infrastruktur. Det var ett svek mot dem som bor långt från storstäderna.

Den här regeringen har dock agerat. År 2024 fördubblades stödet. I september 2025 aviserades ett historiskt besked: Från 2026 uppgår stödet till 528 miljoner kronor per år, en fyrdubbling sedan valet 2022. Staten täcker nu upp till 75 procent av driftunderskotten. Det är skattepengarnas goda användning. Det är att säkerställa att den infrastruktur som vi alla finansierat faktiskt lever och fungerar. Det är ett rättvisare Sverige i praktiken.

Fru talman! Jag vill tala om beredskap, samhällskriser och ytterst om krig. Detta är ord som förändrats i tyngd och innebörd de senaste åren. Sedan Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och sedan Sverige gick med i Nato har säkerhetsläget förändrat förutsättningarna för allt vi gör, också för hur vi ser på Sveriges flyginfrastruktur – våra flygplatser, säkerhetskontrollerna, vårt luftrum och resenärerna.

Sveriges regionala flygplatser är inte en bekvämlighet. De är delar av vår försvarsförmåga – ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg och sjuktransporter, men också vid behov totalförsvarets rörelsefrihet.

Den här regeringen har utökat antalet beredskapsflygplatser från 10 till 27. I december förra året gav vi Trafikverket i uppdrag att förnya avtalen för 2026. Dessutom ska det utredas om ytterligare tre flygplatser ska utses.

Det här är ingen symbolpolitik, utan det är ansvarstagande politik i en orolig tid. Det är en medveten handling som stärker din trygghet och även min trygghet.

Fru talman! Nu till en fråga som jag personligen brinner lite extra för, nämligen elflyget. Vi har under flera år kunnat följa det svenska bolaget Heart Aerospace, baserat utanför Göteborg, och deras ambitioner och kliv framåt. Delar flyttar till andra marknader, men flera aktörer förändrar nu förutsättningarna för inrikesflyget till mer el och fler hybridplan.

Det här är ett Sverige i framkant. På de kortare inrikessträckorna, de regionala förbindelserna, lämpar sig eldrift bra. Elflyg ger tystare motorer, noll lokala utsläpp och lägre buller. Det adresserar precis de invändningar som brukar riktas mot en cityflygplats, exempelvis Bromma.

På tal om Bromma vill jag säga följande. Att lägga ned Bromma nu, precis när elflygets genombrott är inom räckhåll, kan likställas med att riva scenen precis innan föreställningen börjar. Regeringen har tillsatt en utredning om Bromma, som ska redovisas i september i år. Det är rätt. Beslut om infrastruktur av det här slaget ska fattas på ordentliga grunder.

Fru talman! Jag hör ibland att flyget är ett klimatproblem och att lösningen är att flyga mindre. Det är ett budskap som kanske låter enkelt, men det håller inte för granskning. Av vissa partiföreträdares retorik är min uppfattning att det viktigaste är att få ned flyget från luften, inte att flyget ska ställa om. Det förvånar mig.

Inrikesflygets utsläpp är 45–50 procent lägre än före pandemin. Utsläppen från utrikesflyget är 35–40 procent lägre än 2019. Flyget ingår i EU:s utsläppshandel; det betalar alltså för sina utsläpp. Från 2026 upphör dessutom de fria utsläppsrätterna helt. Sverige har nu infört lag om hållbart flygbränsle, så kallad SAF, i linje med EU:s ReFuelEU-förordning. Kravet är 2 procent SAF i dag, och målsättningen vi ska nå är 70 procent inblandning till 2050. EU-kommissionen bekräftade i oktober förra året att vi är på spåret att nå 2030-målet om 6 procent.

När utsläppen från inrikes transporter ökade med 21 procent under 2024 berodde det uteslutande på vägtrafiken – inte på flyget. Flygets utsläpp minskade.

Moderaterna vill att flyget ställer om. Vi tror på teknik, på SAF, på elflyg och hybridflyg, inte på förbud, inte på flygskam och inte på att stänga ned den infrastruktur som håller ihop Sverige. Det är en principiell skillnad.

Fru talman! Jag vill avsluta med att tala om vad den rödgröna vänstersväng som oppositionen erbjuder inför valet 2026 skulle innebära för flyget och för Sverige. Det är inte en abstrakt politisk fråga, utan det är en konkret fråga om vad som händer när man låter ideologi gå före infrastruktur.

Det var under åtta år av socialdemokratiskt styre som stödet till de regionala flygplatserna fick ligga kvar på 103 miljoner kronor, oförändrat år efter år medan underskotten växte och systemet höll på att falla samman. Det var under samma tid som frågan om ett helhetsgrepp om det nationella flygplatssystemet sköts på framtiden, inte för att problemet var okänt utan för att det helt enkelt inte prioriterades. Vi är på rätt väg, men vi är inte framme.

Fru talman! Flyget är en del av svaret på frågan om Sverige ska vara ett land där det lönar sig att bo, arbeta och driva företag, oavsett var i landet man gör det. Det är en del av det samhällskontrakt vi är skyldiga medborgarna, en del av vår beredskap och en del av vår väg mot ett rikare och tryggare Sverige. Den vägen fortsätter vi att bygga, med ansvar, med fakta och med respekt för hela landet.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag.
(Applåder)

Anf. 36 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Oskar Svärd för hans anförande.

Mycket av det som har sagts kan jag hålla med om, till exempel stödet till flyget och samhällskontraktet. Anledningen till att jag begärde replik är Bromma flygplats.

Vi ledamöter här i kammaren som sitter i trafikutskottet vet att Bromma har utretts många gånger. Varje gång har slutsatsen varit densamma, nämligen att flygplatsen inte är lönsam. Vi vet redan svaret.

Det är inte fler utredningar som behövs, utan det som behövs är beslut. Flygplatsen dränerar Swedavia på flera miljoner kronor.

Hur kan Moderaterna försvara att Swedavia varje år lägger 100 miljoner kronor på Bromma flygplats, när det samtidigt finns upphandlade flyglinjer som riskerar att försvinna – Hagfors, Torsby, Kramfors och Mora?

Anf. 37 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten för frågorna.

När det gäller Bromma har vi under flera år haft olika ingångar i vad man tycker om flygplatsen och hur den ska utvecklas, alternativt avvecklas. Det är vida känt.

Min uppfattning är att vi nu har en ordentlig utredning på plats, och den kommer att presenteras i höst. Därefter kan vi också fatta beslut i själva sakfrågan. Det är glädjande att vi nu ser fler linjer etablera sig på Bromma. Jag tror att Bromma kommer att vara en alldeles utmärkt flygplats för exempelvis elflyget och hybridflyget. Vi behöver flygplatser likt Bromma och många andra där elflyget kan ha sin bas.

Jag delar inte ledamotens uppfattning att Bromma är något som vi lägger in en massa pengar i utan att veta vad vi ska göra. Det kommer utredningen att visa. Vi kommer att fortsätta att debattera frågan många gånger. Men jag vet att om en flygplats läggs ned är det svårt att starta den på nytt. Därför är det viktigt att göra noga avväganden i den typen av beslut.

Anf. 38 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Jag hör att ledamoten Oskar Svärd undviker att kommentera de upphandlade flyglinjerna som riskerar att försvinna. Ledamoten nämnde själv att om dessa flygplatser försvinner kommer de inte tillbaka; Hagfors, Torsby, Mora och Kramfors.

Sedan var det frågan om Bromma flygplats. Den tillsatta utredningen är någonting att gömma sig bakom, och det är ett tecken på handlingsförlamning. Det är så man har kommit överens i Tidöavtalet, och det har blivit en prestigefråga.

Stockholmarna och svenskarna behöver marken på Bromma flygplats så att det kan byggas flera tusen bostäder. Nu ekar det tomt på flygplatsen. Ja, det finns några etablerade flyglinjer, men längre fram får vi se om det går runt ekonomiskt med dessa flyglinjer.

Elflygets framtid hänger inte ihop med Bromma flygplats. Elflyget kan lätt etableras i Hagfors, Mora eller Kramfors. Elflygets framtid hänger inte på Bromma flygplats vara eller icke vara.

Jag hoppas att Oskar Svärd vill kommentera de upphandlade flyglinjernas framtid. Många människor är oroliga, och ledamoten pekade själv på samhällskontraktet i sitt anförande. Jag vill gärna att ledamoten Oskar Svärd kommenterar den frågan.

Anf. 39 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Jag tolkade applåden som att jag äntrar mitt replikskifte.

Jag tackar Kadir för frågorna.

Det gällde frågan om att gömma sig bakom utredningar. Jag vet inte hur Socialdemokraterna arbetar med utredningar, men för oss är det givet att en utredning görs för att kunna fatta kloka beslut framöver och att ha något att luta besluten mot.

När det gäller Bromma flygplats ligger en utredning, som vi har sjösat, på bordet, och jag ser fram emot att den presenteras i höst.

Fru talman! Ledamoten säger sig vurma för flyget. Låt mig då backa tillbaka till det jag sa i mitt anförande om att driftbidraget under väldigt många år var 103 miljoner kronor per år. Det förändrades inte utan låg där konstant.

När Socialdemokraterna och Miljöpartiet var i regeringsställning införde de en flygskatt som slog direkt mot konkurrenskraften för svenskt flyg och mot konkurrenskraften för svenska jobb och företag, som ser till att det här landet håller ihop och att Sverige fungerar. Vi har lagt om den politiken, eftersom vi inte var nöjda med den.

Vi har nu femdubblat stödet till de regionala flygplatserna. Vi har också stenkoll på de frågor som Kadir Kasirga lyfter upp. Vi ser till att det blir neutrala resepolicyer, så att det går att ställa om flygsektorn. Och vi slopade flygskatten, för att stärka konkurrenskraften, för att stärka Sverige och för att stärka svenskt flyg. Jag är väldigt stolt över den flygpolitik vi har levererat under de här åren och över att vi har stådat upp så pass mycket efter åtta förlorade år med Socialdemokraterna.

Anf. 40 JACOB RISBERG (MP) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Oskar Svärd, för inlägget!

Det är inte ofta jag kommer hit och debatterar trafikfrågor, eftersom jag sitter i utrikesutskottet. Men jag kände mig tvungen att hoppa in här, på grund av användandet av statistik. Det brukar ibland sägas att man kan använda statistik som en viss despot läser Bibeln. Det är just det vi ser exempel på här, när man jämför 2024 med hur det såg ut före pandemin vad gäller flygandet och utsläppen från flyget.

Är det inte mer intressant att se hur utvecklingen har sett ut de senaste åren? Varför jämföra med prepandemin? Vi vet nämligen att mycket har ställts om efter pandemin; till exempel håller det i sig med mycket färre affärsflygande. Många har insett att det går att undvika en hel del flygande.

Men hur har det sett ut de senaste åren? Under augusti 2025 såg vi en ökning med 5 procent jämfört med augusti 2024. Det är långt efter pandemin och med nuvarande regering. Vi ser också att myndigheters flygresor har ökat med 18 procent mellan 2023 och 2024. Det är den här regeringen direkt ansvarig för. Regeringen kan definitivt gå in och styra hur myndigheter ska resa.

Vi ser också att sloandet av flygskatten förra året förmodligen kommer att ha lett till att utsläppen ökade med 54 000 ton under 2025.

Anser ledamoten Oskar Svärd att principen om att det är utsläpparen som ska betala, att det är den som smutsar ned som ska betala för utsläppen, gäller? Och ska den även gälla för flyget?

Anf. 41 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Jacob Risberg, för frågan!

Vi står långt ifrån varandra när det gäller flygpolitiken. Men jag är glad att jag fick den här frågan. Det är nämligen ingen tvekan om att flyget ska ställa om eller om att även flygtrafiken behöver bli grönare och minska sina utsläpp.

Anledningen till att jag använde den statistik jag gjorde är att pandemi-åren var väldigt tuffa och svåra år för hela flygbranschen och flygsektorn. Därför är den statistiken relevant.

Fru talman! Ledamoten Jacob Risberg lyfte upp att vi har ett direkt ansvar kopplat till våra myndigheter och deras flygande. Det stämmer. Jag delar uppfattningen att vi har det ansvaret. Och vi tar det ansvaret, bland annat genom att införa neutrala resepolicyer, så att man kan boka en flyg-

biljett med grönt flygbränsle, för att vi ska kunna bidra till att få ned utsläppen från svenskt flyg.

Det görs alltså en hel del kopplat till just omställningen. Och som jag nämnde i mitt anförande är detta också något som flyget bär själva. (Applåder)

Anf. 42 JACOB RISBERG (MP) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Oskar Svärd, för svaret!

Jag tror att vi är överens om att utsläppen från flyg bör minska. Frågan är bara hur vi kommer dit. Min fråga, om ledamoten anser att utsläpparen bör betala för sina utsläpp, fick jag inte mycket svar på.

Sedan har vi det här med neutrala resepolicyer. Frågan är hur neutrala de egentligen är. Det ska finnas möjlighet att köra bil, cykla, åka buss eller flyga. Men om man väljer att åka bil betalar man över 20 kronor, i dagsläget kanske 25 kronor, per liter för diesel, men flygets drivmedelspris ligger fortfarande under 10 kronor per liter, på grund av att vi subventionerar flyget genom att flygbränslet inte är beskattat. Hur kommer det sig?

Hur neutrala blir resepolicyer när ett transportsätt är kraftigt subventionerat, genom att det slipper en massa beskattning medan övriga transportslag är beskattade? Möjligheten att ha en flygskatt finns, för att kunna kompensera för att just flygbränslena inte kan beskattas. Men den togs bort. Man menar att den inte behövs och att den hämmar flygandet. Nej, det gör att flyget subventioneras och leder till ökat flygande. Man betalar inte ens samma kostnad för bränslet när man flyger som man gör för att till exempel köra bil.

Jag undrar fortfarande: Anser ledamoten att utsläpparen ska betala?

Anf. 43 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Jacob Risberg, för frågan!

När det gäller flygskatten tycker jag att vi ska backa bandet lite grann. Miljöpartiet satt i regeringen tillsammans med Socialdemokraterna och införde flygskatten. Vi tog bort den av det enkla skälet att den var otroligt ineffektiv. Den slog direkt mot Sveriges konkurrenskraft. Den slog direkt mot hårt arbetande människor som ställer klockan och går till jobbet. Och den slog direkt mot de företag vi har i vårt avlånga land och som är beroende av flyget. Den slog inte mot utsläppen på det sätt som ledamoten får det att framstå – tvärtom.

Fru talman! Vi ställer samtidigt höga krav. Jag var tidigare inne på ReFuelEU-förordningen som vi nu har anslutit oss till. Jag var inne på elflyg, hybridflyg och vikten av att vi har flygplatser över hela Sverige. Det är ett avlångt land som behöver all infrastruktur vi kan ha. Och vi ställer inte trafikslagen mot varandra utan ser att de faktiskt kompletterar varandra.

Fru talman! Jag kan bara konstatera att vi har olika ingångar i fråga om just flygpolitiken.

Vi ses förmodligen här igen om en liten stund, efter ledamoten Jacob Risbergs anförande.

Anf. 44 KADIR KASIRGA (S):

Fru talman! Vi debatterar i dag luftfartsfrågorna. För dem som följer den här debatten från läktaren eller via webben kan det låta tekniskt. Men i grunden handlar det om hur Sverige ska fungera.

Vi i Socialdemokraterna står bakom samtliga våra reservationer, men jag vill yrka bifall särskilt till reservation 6 under punkt 3, om Arlanda och Bromma flygplats. Jag tycker att det är där en av de tydligaste konfliktlinjerna i svensk flygpolitik finns just nu.

Fru talman! Vi befinner oss inte i ett normalt läge i dag. Det geopolitiska läget påverkar nu hela världsekonomin och inte minst flyget. Kriget mellan Iran och USA–Israel driver upp bränslepriserna. Flygbränslepriserna har på kort tid fördubblats, och SAS tvingas ställa in omkring 1 000 flygningar. Detta är en kostnadschock som slår direkt mot flygsektorn men också i förlängningen mot resenärerna.

Fru talman! Detta visar tydligt att flyget är sårbart och strategiskt och att det krävs politiskt ansvar. Men samtidigt som världen förändras ser vi också en oroande utveckling här hemma i Sverige. Trafikanalys visar i sin senaste rapport att inrikesflyget fortfarande ligger under de nivåer som gällde före pandemin, att konkurrensen är svag – många linjer har bara en aktör – och att tillgängligheten i Sverige och till Sverige försämras.

Fru talman! Det här är avgörande, för det betyder att flyget redan är försvagat och att marknaden inte klarar av att upprätthålla tillgängligheten i hela landet. I det läget föreslår nu Trafikverket att över 40 procent av de upphandlade flyglinjerna ska bort. Det gäller bland annat Torsby, Hagfors, Mora och Kramfors. Det här är inte bara flyglinjer utan också viktiga livlinor för dessa orter. Försvinner flyglinjerna hotas flygplatserna, och försvinner flygplatserna försvinner samhällsflyg, ambulansflyg, brandbekämpning och krisberedskap. Det här handlar om deras trygghet och inte bara om transporter.

Här blir regeringens politik motsägelsefull. Man säger att man satsar på flyget, men i praktiken ser vi att tillgängligheten försämras och att flyglinjer riskerar att försvinna. Det går inte ihop.

Fru talman! Låt oss också tala klarspråk om Bromma flygplats. Staten förlorar omkring 100 miljoner kronor varje år. 130 hektar mark i Stockholm används till en kraftigt begränsad flygtrafik som döms ut från flera håll. Det är mark som i stället kan användas för att bygga nya bostäder. Samtidigt säger man att det saknas resurser för att upprätthålla flyglinjer i hela landet. Det här är en prioritering som är svår att förstå, fru talman.

Vi vet att Arlanda är Sveriges viktigaste flygplats. I ett läge där omvärlden blir alltmer osäker blir Arlandas roll ännu viktigare. Utredningen *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet* pekar tydligt på behovet av att stärka kapaciteten, förbättra tillgängligheten och öka konkurrenskraften. I det här läget behöver politiken vara tydlig. Den ska stärka Arlanda, säkra flyglinjerna och prioritera rätt. I stället ser vi motsatsen.

Vi socialdemokrater har en annan linje. Vi menar att staten måste ta ett större ansvar. Tillgängligheten måste säkras i hela landet. Flyget ska vara en del av både tillväxt och klimatomställning. För framtidens flyg handlar det inte om att avveckla utan om att ställa om till elflyg, hållbara bränslen och ny teknik. Vi behöver inte gå längre än till Norge för att hitta goda exempel när det gäller statens och samhällets ansvar. Där tar staten ett

tydligare ansvar, säkrar de regionala flyglinjerna och ser flyget som en viktig infrastruktur.

Fru talman! I en tid av kris prövas politiken. När flyget enligt Trafikanalys redan försvagas är det inte läge att dra ned ytterligare. Därför är min fråga till regeringspartierna men också till Sverigedemokraterna: Hur ska Sverige hålla ihop om tillgängligheten fortsätter att försämrats?

Fru talman! Avslutningsvis vill jag säga att flyget inte är en särfråga. Flyget är en del av hur Sverige fungerar. Det handlar om att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Det handlar om att företag ska kunna investera och växa. Det handlar om att Sverige ska vara öppet mot omvärlden. När marknaden inte klarar av detta måste staten kliva fram.

(Applåder)

Anf. 45 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Jag har några frågor till Socialdemokraternas företrädare Kadir Kasirga.

Under sin tid i regeringsställning införde Socialdemokraterna tillsammans med Miljöpartiet flygskatten, som slog direkt mot flygets konkurrenskraft. Den slog hårdast mot regionala flygplatser och mot glesbygdsresenärer, för vilka alternativen till flyg ofta är begränsade. Den moderatledda regeringen har tagit bort flygskatten.

Under samma period med S-styrd regering låg driftsbidraget till de regionala flygplatserna i stort sett still. I kombination med minskat resande och nya kostnader innebar detta att många mindre flygplatser fick hantera ökade ekonomiska utmaningar.

Sammantaget bidrog dessa faktorer till en ansträngd situation för det regionala flyget i Sverige.

Fru talman! Mina frågor till ledamoten Kadir Kasirga är: Kommer Socialdemokraterna att införa flygskatten igen? Kommer Socialdemokraterna att ändra driftsbidraget till samma nivå som tidigare om man mot förmodan vinner valet?

Anf. 46 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Oskar Svärd för frågorna.

Förra mandatperioden gjorde Socialdemokraterna såklart väldigt mycket för flyget. Till exempel införde vi statliga kreditgarantier under pandemin. Vi gav kapitaltillskott till Swedavia och direkt stöd till regionala flygplatser. Vi införde korttidspermittering och omställningsstöd. Hade vi inte gjort de här reformerna hade Sverige inte haft kvar något flygsystem värt att prata om. Påståendet att Socialdemokraterna inte prioriterat flyget håller inte måttet.

I dag står vi socialdemokrater här med tydliga förslag för att stärka flyget i hela landet. Ni håller på med framtidspekulationer, Oskar Svärd. Det är Miljöpartiet som får stå för svaret när det gäller flygskatten. Vi har inget sådant förslag i vår budget eller i vår kommittémotion. Vi står för klara och tydliga förslag om att stärka flyget i hela landet och stötta regionala flygplatser, som vi har gjort tidigare.

Anf. 47 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! I politiken behöver man ha vänner. Mitt parti, Moderaterna, har sådana inom ramen för Tidösamarbetet. Det är ett samarbete som

åstadkommer väldigt många bra saker i flygfrågan, som jag redogjorde för i mitt anförande.

Fru talman! Ledamoten Kadir Kasirga lyfte upp att Socialdemokraterna inte vill införa flygskatt igen. Problemet är att Socialdemokraternas vänner i Vänsterpartiet och Miljöpartiet vill göra det. De vill också begränsa flyget på sträckor där en tågresa tar tre till fyra timmar och förbjuda privat affärsflyg. Miljöpartiet vill inte bara återinföra flygskatten utan vill dessutom dubblera den.

Fru talman! Min följdfråga till Socialdemokraterna blir således: Ska jag tolka detta som att Socialdemokraterna aldrig kommer att släppa igenom Miljöpartiets och Vänsterpartiets krav?

Anf. 48 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Socialdemokraterna går till val som ett eget parti, vilket är väldigt viktigt att komma ihåg.

Jag tycker inte heller att man ska fixera sig vid historien. Det är väldigt viktigt att man pratar om det som är här och nu och om framtiden. Vi har en utsträckt hand till alla partier utom Sverigedemokraterna om det behövs för att bilda regering.

Under pandemin räddade vi flyget med stöd till flygbolag, flygplatser och inrikeslinjer. Men i dag ser vi hur flyglinjer riskerar att läggas ned. Ledamoten Oskar Svärd talar om driftsstöd till regionala flygplatser. Tydligt räcker det inte.

Det är detta som är skillnaden, fru talman: Under förra mandatperioden tog vi ansvar, men nu drar Tidöregeringen tillsammans med Sverigedemokraterna ned på flyglinjerna.

(Applåder)

Anf. 49 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag lyssnade med stort intresse till ledamotens anförande och tycker att det var positivt, framåtsyftande och glatt. Ledamoten lyfte fram flyget som den kollektivtrafik som flyget är. Ledamoten lyfte fram alla visioner som vi har med flyget, nämligen att vi ska hålla samman Sverige och att vi ska ha en fungerande flygverksamhet.

Men detta hindrar mig inte från att ändå ställa den rätt väsentliga frågan: Med vem önskar ledamoten och ledamotens parti genomföra den här politiken? Det är ju ett faktum att Vänsterpartiet och Miljöpartiet har en helt annan politik.

Fru talman! Under förra mandatperioden – det är i och för sig inte så länge sedan som en del annan historia som partierna på den röda sidan gärna lyfter fram – firade man med att äta tårta för att det lades ned flygplatser. Man höjde skatter, och man hindrade stöd.

Jag har stått här i kammaren otaliga gånger och sagt att det inte duger. Vi kan inte ha en situation där flyget kollapsar. Det finns så många i vårt land, framför allt i norr, som är helt beroende av ett fungerande flyg.

Fru talman! Jag måste återkomma till den fråga som Oskar Svärd ställde: Med vem ämnar ni genomföra er politik?

I detta anförande instämde Rashid Farivar (SD).

Anf. 50 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Tack Magnus Jacobsson, för frågorna! Vi socialdemokrater vill genomföra våra reformer med en socialdemokratisk budget, såklart.

Vi går till val som ett eget parti, som alla andra partier. Men ni i Tidölaget kanske går till val som ett block tillsammans med Sverigedemokraterna.

Det är inga andra partier som skriver vår budget, våra kommittémotioner, våra motioner, våra att-satser och våra yrkanden. Det är vi i Socialdemokraterna.

Vi tycker att det är väldigt viktigt att stötta regionala flygplatser. Regionala flygplatser har spelat en stor roll och kommer att spela en roll för att hålla ihop Sverige. Där är vi överens med Magnus Jacobsson och Kristdemokraterna. Jag kan också säga att vi är överens om att vi ska se över finansieringssystemet och kolla hur vi kan förstärka statens ansvar för flygplatserna.

Mitt korta svar är att Socialdemokraterna går till val som Socialdemokraterna, med vår budget och våra reformförslag. Jag förstår att ledamoten Magnus Jacobsson är orolig över hur det kommer att gå för den andra sidan, med tanke på den senaste veckans händelser i Liberalerna och på deras kongress.

Vi har en utsträckt hand till alla partier utom Sverigedemokraterna. Vi är redo. Vi är beredda att ta ansvar för Sverige, även när det gäller flyget. (Applåder)

Anf. 51 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Nuvarande regering har avskaffat flygskatten. Man har mångdubblat stödet till de regionala flygplatserna. Vi har ökat stödet till beredskapsflygplatser. Vi har tillsatt utredning om flygets framtida organisering. Kort och gott: Vi har gjort en hel del för att stärka flyget. Det har vi gjort just för att vi har majoritet i den här kammaren.

Även om Kristdemokraterna är ett litet parti – jag har ingen annan önskan än att vi ska vara stora nog att själva ställa krav på statsminister och andra poster, men verkligheten är den att vi just nu är där vi är, i en uppförsbacke, men vi kommer att klättra vidare uppåt – räcker det inte, och detta är faktiskt viktigt, att man står som ett enskilt parti och säger: Det här önskar vi. Vi önskar allt gott till flyget och allt ont till någon annan.

Det räcker inte, fru talman. Man måste kunna bilda regering. Man måste ha en majoritet i kammaren för sin politik.

Fru talman! Då måste man också före valet kunna svara väljarna, lyssna på deras önskningar och berätta vad de får. Jag håller med om mycket av det som sades i ledamotens anförande. Vi är helt överens om att vi behöver se över organiseringen. Vi är helt överens om att vi inte ska återinföra flygskatter. Vi är helt överens om att vi behöver ta ett omtag. Men det är ju inte detta som ledamotens majoritet står för!

Därför återkommer jag till min fråga: Hur ämnar socialdemokratin driva genom sin politik om man inte har majoritet i kammaren?

Anf. 52 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Förra mandatperioden genomförde vi många bra reformer när det gäller luftfarten och flygsektorn. Vi genomförde väldigt många bra

förslag som jag nämnde i mitt tidigare replikskifte med ledamoten Oskar Svärd.

Vi införde statliga kreditgarantier till flygbolag, kapitaltillskott till Swedavia, direkt stöd till regionala flygplatser, korttidspermittering och omställningsstöd. Allt detta fick bifall i den här kammaren.

Politik handlar om att vilja. Självklart handlar politik också om att förhandla, om man inte har majoritet. Hur det blir kommer vi att få se efter valet, den 13 september 2026. Men vi socialdemokrater är redo och beredda att ta ansvar och ge Sverige en ny riktning, för det behövs.

Avslutningsvis vill jag säga att den här regeringen visst har gjort en hel del saker när det gäller ekonomi, driftsstöd och sådant. Det är bra. Det har vi stöttat. Vi har inte kommit med några reservationer mot de reformerna.

Men i dag ser vi att Trafikverket kommer till trafikutskottet och säger att om de inte får resurser kan 40 procent av den upphandlade flygtrafiken försvinna. Det är oroväckande. Det måste lösas.

Som sagt: Vi socialdemokrater går till val som Socialdemokraterna, och vi är redo att styra och leda Sverige i en ny riktning.

(Applåder)

Anf. 53 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Olika näringslivsorganisationer, både i Stockholm och ute på landsbygden, har vid flera tillfällen gjort utredningar som visar hur otroligt viktigt flyget är. Flyget handlar inte bara om transporter av enskilda till ett turistsammanhang eller något liknande. Flyget är också bärande när det gäller ekonomin. Det är kanske extra viktigt i vårt omland.

Det här är något som gör att flyget borde ha ytterligare förutsättningar. Jag har själv vid flera tillfällen lyft fram faktumet att vi får upphandla vanlig kollektivtrafik och att vi borde betrakta flyget som nationell och internationell kollektivtrafik och därmed också ha förutsättningar och möjligheter att upphandla flygresor i stället för att bara ge driftsstöd till flygplatser.

Det är som är viktigt med flyget och som gör det unikt är att det på kort tid binder samman hela landet. Det gör också att man får goda förutsättningar att leva i hela landet.

Alla trafikslag är känsliga, men flyget är känsligt på ett särskilt sätt. Jag satt i trafikutskottet under perioden 1998–2002. De som har bra minne vet att ”nine eleven” skedde 2001. Det var en fruktansvärd terrorattack. I statistiken ser man hur flygandet i hela världen gick ned, vilket bland annat berodde på att försäkringsbolagen slutade att försäkra flyg. Alla vi som var aktiva på den tiden fick jobba med att man skulle gå in med försäkringsgarantier till försäkringsbolagen, ungefär som man gjorde under bankkrisen, då man fick ge garantier till banker.

Fru talman! Om man tittar på flygstatistik kan man se att covidpandemin slog ännu hårdare. Man kan titta på flygrörelser i världen. Det är ett stort hack efter ”nine eleven”. Men det är ett ännu större hack under covidpandemin.

Vi kan titta på den svenska situationen när det gäller återtagandet av flygförmåga. Vi halkade efter. Varför halkade vi efter? Detta berodde antagligen på den hemmaskapade flygskammen. Den var politiskt skapad. Den var ideologiskt skapad. Flygskammen gjorde att kommuner som själva ägde flygplatser inte använde dem. Staten som ägde bolag och myndig-

heter hade regelverk som gjorde att man inte använde de flygplatser man själv var med och finansierade.

Nu har vi en regering som ändrar på det här och som tar fram neutrala trafikplaner som gör att man kan få resa på det sätt som är bäst. Detta bygger också på att man i så stor utsträckning som möjligt köper miljövänliga bränslen.

Men den svenska situationen, där vi halkade efter, var hemmaproducerad. En av de stora nackdelarna med detta var att det påverkade teknikutvecklingen. I tidigare anföranden har det lyfts fram just hur duktiga vi har varit på elflyg och hur duktiga vi är när det gäller GKN. Men allt detta förutsätter faktiskt att det pågår någon form av luftverksamhet, för om ingen flyger är det inte heller någon som kommer att betala för teknikutvecklingen.

Det var då tragiskt när det gick att se på Facebook att man från Miljöpartiet under förra mandatperioden skar i en tårta för att man var glad över att flyget minskade. Det man sa med det tårtskärandet var faktiskt: Vi är inte intresserade av flyget, a priori. Det var ju inte fråga om teknikomställning. Det var inte fråga om att förbättra bränslen. Det var inte fråga om att gå över till el eller vätgas. Det var fråga om att inte flyga, fru talman.

Tidigare regerings attityd tillsammans med yttre påverkan har skadat det svenska flyget, men nu har vi äntligen en regering som tar tag i det. Den nuvarande regeringen har sänkt flygskatten. Man har fördubblat det statliga driftstödet till regionala flygplatser. Man har ökat medlen till beredskapsflygplatser. Man har beslutat att 59 myndigheter ska se över sina resepolicyer. Man har tagit beslut om att det nya jämvägsbygget i västra Sverige ska innebära att järnvägen ska gå förbi Landvetter, så att det blir lättare att hantera det här. Man har tillfört kapitaltillskott när det gäller att klara säkerhetskontroller. Regeringen har också infört en egen resepolicy, som alltså gör att man numera kan flyga.

Utöver alla dessa faktiska beslut, fru talman, har man tillsatt ett antal utredningar.

Trafikverket utreder Sälen flygplats, Norrköping–Kungsängens flygplats och Säve flygplats som beredskapsflygplatser. Jag vill som västsvensk passa på att säga att Säve flygplats fyller en stor funktion. Jag tror att det var ett misstag när Luftfartsverket avvecklade den och satte ett staket mitt i banan trots att den var fullt funktionsduglig. Jag tror att man behöver göra en översyn här, och det pågår som sagt en utredning.

Jag måste ändå säga att jag är lite förvånad över Försvarmaktens agerande. Först gick man ut med ett pressmeddelande och sa att den här flygplatsen var viktig för Försvarmakten. Sedan hann det inte gå mer än något dygn innan man gick ut med ett nytt pressmeddelande om att man inte tyckte att den var så viktig. Sådant gör att det är svårt att förstå vad man menade.

Regeringen har också gett Trafikverket ett uppdrag när det gäller upphandling av flygtrafik. Det handlar alltså om att underlätta för upphandling av flygtrafik. Det tror jag är oerhört viktigt om vi ska få ett väl fungerande flygsystem över tid.

Man har tillsatt en utredning om fjärridentifiering av drönare. Det är också väsentligt. Det är en fråga som vi antagligen kommer att få ägna mer tid åt, fru talman. Var ska drönarna landa? Hur ska de fungera? I vilket luftspann ska man få ha olika typer av drönare? Jag tror att det här kommer

att vara en av de stora politiska frågorna framgent, för drönartrafiken är bara i sin linda. Det handlar om markdrönare, som kommer att köra ut paket och liknande, och om luftburna drönare, som kanske till och med kör ut vårdmaterial till någon som har farit illa eller som behöver vård. Det är alltså en helt ny framtid som öppnar sig.

Ett spännande land att studera när det gäller detta är Rwanda, som efter det fruktansvärda inbördeskriget har jobbat mycket med drönare inom vården. Det här är ett spännande område.

Fru talman! Tidigare talare har varit inne på detta, nämligen att man har tillsatt en utredning med uppdrag att se över statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser. Här kan man ha lite olika uppfattningar. Jag arbetade själv inom Kristdemokraterna med att ta fram lite tankar och idéer inför valet. Jag pekade på det som vi senast i trafikutskottet fick en väldigt bra bild av. Man kan titta på Norge, Finland, Danmark och Island. De har en annan infrastruktur. Den svenska kartan är full av flygplatser och olika operatörer.

Jag tror, fru talman, att det kommer att vara nödvändigt att göra någon form av omorganisering. Samtidigt ska man inte kasta ut barnet med badvattnet, för det finns enskilda flygplatser som har klarat av att ha utrikes trafik. I Norge och Finland är den i princip styrd bara till de största flygplatserna. Frågan är om vi vill ha det så i Sverige. Men, som sagt var, det pågår en utredning.

Vad har vi för utmaningar? Jo, vi behöver faktiskt få upp flygandet. Det finns de som har en annan uppfattning. Men ska vi ha råd med framtida teknikutveckling måste flygandet faktiskt gå upp, fru talman. Det är då vi kan få en ekonomi som gör att man kan teknikutveckla.

Vi måste se över flygplatsernas organisering. Vi måste ta tag i Arlanda. Där delar jag det som sades i ett tidigare anförande från Socialdemokraterna. Jag tycker att det var bra markerat hur viktigt det är att man i Sverige och Norden får ett starkt Arlanda. Vi måste också fånga upp allt det andra som man lätt glömmer i fråga om flyget – försvaret, brandflyget, sjuktransporter, affärsflyg och flygutbildning.

Det finns en annan fråga som jag, Hans Eklind och en tjänsteman hos oss, Saga Rypdal Josefsson, har arbetat mycket med: Hur gör vi med flygledningen? I utskottet senast kom det signaler om att det finns en oro över hur flygledningen ska fungera. Det gäller då enskilda företag. Och när det gäller oron kring flygledningen handlar det om runt 17–18 flygplatser.

Här har vi jobbat väldigt hårt i Kristdemokraterna. Jag vet inte hur alla detaljer ser ut, men jag vet att vi har lyft frågan med regeringen. Jag skulle bli väldigt förvånad om det inte kommer ett positivt svar. Vi får väl se om någon vecka eller två vad det blir. Jag är tacksam för det stöd jag har haft hos både Hans och Saga i det här arbetet.

När vi nu närmar oss landning, fru talman, kommer jag till flygets miljöpåverkan. Vi producerar bra bränslen i dag – det gör St1, bland annat. Vi har, som jag nämnde, elektrifieringen. Vi har GKN.

Fru talman! När det gäller framtidens flyg tror jag att man kommer att jobba med el på korta distanser. Sedan handlar det om det som man kan kalla kontinentalt. Det handlar alltså om flyg inom EU, inom Australien eller inom Amerika – man får nog dela upp det i Nordamerika och Sydamerika. Där kommer det att vara vätgas. Sedan har vi de långa interkonti-

mentala transporter. Jag är helt övertygad om att det där kommer att vara hybrider eller biobränslen i någon form.

Fru talman! Jag tror att det är viktigt att vi har en positiv inställning till det här och att vi ser att det inte är flyget i sig som är ett problem. Det är utsläppen som är problemet, och därför ska vi jobba med teknikutveckling.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på alla motioner.
(Applåder)

I detta anförande instämde Hans Eklind (KD) och Rashid Farivar (SD).

Anf. 54 MALIN ÖSTH (V):

Fru talman! I dag debatterar vi luftfarten. Jag ska redogöra för Vänsterpartiets syn på luftfartsfrågor, men jag skulle vilja börja i en annan ända och prata en stund om hur regeringen behandlar de olika trafikslagen.

Regeringsföreträdare, inte minst infrastrukturministern, brukar ofta säga att den här regeringen inte ställer trafikslag mot varandra. Men oavsett vad man säger har vi i praktiken en regering som prioriterar olika trafikslag väldigt olika.

Inför förra året riskerade fyra trafikavtal med koppling till kollektivtrafiken att stå helt utan finansiering. Berörda regioner reagerade såklart kraftigt och beskrev stora och allvarliga konsekvenser. När jag i samband med det här ställde en fråga till infrastrukturministern svarade ministern så här: I vilken utsträckning trafiken kommer att kunna bedrivas om statens finansiering minskar eller uteblir är en fråga för regionerna att ta ställning till.

Budskapet från ministern var alltså att statens finansiering för samhällsviktig trafik kan minska, men den kan också utebli. Det är upp till regionerna att förhålla sig till. I år upprepades detta när Norrtåg fick halverad statlig finansiering via trafikavtalen. Även Samverkande Inland stod med näst intill halverad finansiering. Det här rör som sagt kollektivtrafiken.

När det handlar om flyget är responsen dock en annan. Driftsbidragen till de regionala flygplatserna har ökat med över 400 procent på tre år. Samtidigt säger ministern att man kan behöva göra ännu mer.

Skillnaden i hantering av två trafikslag som båda bidrar till tillgänglighet och utvecklingskraft är tydlig. Det visar, tycker jag, att det regeringen säger om att de olika trafikslagen inte ska ställas mot varandra i praktiken betyder något annat.

Vänsterpartiet står upp för funktionsmålet och allas rätt till en grundläggande tillgänglighet av god kvalitet. Det är en jätte viktig princip. Här är alla trafikslag viktiga, också flyget. Flyget bidrar på flera platser med tillgänglighet som annars skulle vara väldigt begränsad. För tidskritiska transporter är flyget ofta helt avgörande, och det samhällsviktiga flyget ska stötta. När regeringen ökade stödet till de regionala flygplatserna med över 400 procent på tre år gjorde man det dock utan några som helst villkor kopplade till stödet.

Från Vänsterpartiet tycker vi att det här är anmärkningsvärt av flera skäl. Det finns till exempel ingen garanti för att det är det samhällsviktiga flyget som gynnas när man utformar stödet på det här sättet. För oss är det viktigt att identifiera och upprätthålla de samhällsviktiga, mest värdefulla förbindelserna så att flyget också förblir tillgängligt för de personer och

regioner som är mest beroende av flyget. Det finns heller inga klimatkrav eller krav på utsläppsminskningar trots att Normans utredning tydligt förordar detta.

Flygets utsläpp måste minska; det är vi överens om över partigränserna, vilket är positivt. Men samlad forskning visar också att vi behöver flyga mindre för att kunna minska flygets utsläpp i linje med Parisavtalet. Det här är ytterligare ett tungt vägande skäl för att identifiera och säkra upp de mest värdefulla förbindelserna.

Fru talman! Flyget och närheten till en flygplats beskrivs ofta som en förutsättning för regional utveckling och tillväxt, men det gäller naturligtvis också andra trafikslag. Näringslivet och svensk industri har exempelvis varit övertydliga med att skicket på järnvägen i dag är direkt tillväxthämmande. Vi har också alla tagit del av beskrivningen av vad nedlagd natttågstrafik innebär för regional utveckling, för besöksnäringen, för kompetensförsörjningen, för tillgängligheten men också för beredskapen. Därför behöver vi en annan ingång i den här diskussionen. Tillgänglighet kan inte enbart avgöras av närhet till flygplats utan måste avgöras utifrån en samlad bedömning.

Fru talman! I budgetdebatten påstods det en del saker om Vänsterpartiets budget kopplat till flyget. Jag skulle vilja prata lite om det.

Sanningen är att vi i vår budget för 2026 valde att avvisa den senaste höjningen av stödet till de regionala flygplatserna. De tidigare höjningarna som har genomförts ligger dock kvar, vilket alltså bland annat inkluderar den dubblering av stöd som gjordes förra året.

Vi behåller också, och instämmer i behovet av höjningen av ersättning till beredskap för flygplatser och också höjda anslag för flygtrafiktjänst. Att vi helt skulle dra in eller kraftigt minska resurserna till de regionala flygplatserna är alltså långtifrån sant. Resurserna har ökat kraftigt även i Vänsterpartiets budget. Det vill jag få sagt.

Skillnaden mellan våra prioriteringar och regeringens är att vi ser behovet av ett sammanhållet, hållbart transportsystem. Där ingår tydliga offensiva satsningar också på nattågen och kollektivtrafiken. Detta saknas helt i regeringens budget.

Fru talman! Jag vill tacka för ordet och yrka bifall till reservation 8.

Anf. 55 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Fru talman! Tack till ledamoten Malin Östh för anförandet!

Det är uppenbart att Sveriges luftfart och flygplatsinfrastruktur kommer att drabbas hårt om Socialdemokraterna tillsammans med Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Centerpartiet får makten efter valet. Nästan allt som ledamoten nämner handlar om att minska eller lägga ned flyget.

Med det sagt har jag en teknisk fråga. I trafikutskottets betänkande om luftfartsfrågor från förra året föreslår Vänsterpartiet i en motion om flygets klimatpåverkan att sträckor där motsvarande resa med tåg tar under tre timmar ska läggas ned. I år anser man i samma motion – yrkande 8 om flygets klimatpåverkan – att flyget ska avvecklas på sträckor där det finns en fungerande järnvägslinje med tillräcklig frekvens och där resan kan göras på fem timmar eller mindre.

I går reste jag till Stockholm på fem timmar. Kommer ni att lägga ned flyglinjerna där det finns tågresor som tar fem timmar nästa år?

Anf. 56 MALIN ÖSTH (V) replik:

Fru talman! Det där är ett felaktigt citat. Vi säger inte fem timmar; vi säger fyra timmar eller mindre i det senaste betänkandet. Det ledamoten sa stämmer helt enkelt inte.

Vad gäller att beakta alternativa färdmedel försökte jag uttrycka i mitt anförande att tillgänglighet behöver bedömas samlat och ur ett bredare perspektiv. Tillgänglighet kan inte bara handla om närhet till flygplats, utan övriga transportslag måste också ingå. Jag förstår uppriktigt inte varför det här blir så kontroversiellt.

Vad handlar transporteffektivitet om? Det är tydligt även i regeringens infrastrukturproposition. Vi ska bygga ett transporteffektivt samhälle. Det handlar om överflytt från mindre hållbara transportslag till mer hållbara sådana. Det är själva definitionen av transporteffektivitet, som samtliga partier har ställt sig bakom. Då behöver vi också beakta alternativa färdmedel. Det bottnar den här skrivningen i, och jag har svårt att se varför det skulle vara kontroversiellt.

Anf. 57 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Fru talman! Jag sa inte fel. Förra året, i samma motion, hade ni tre timmar som gräns för att lägga ned flygresor. I år har ni fyra timmar. Kanske att det blir fem timmar nästa år.

Jag hoppas att ledamoten förstår att med den politik Vänsterpartiet driver mot flygning och för att lägga ned flyglinjer mellan Sveriges städer i slutändan kommer att leda till att flygplatser läggs ned. Transportföretagen SAS och Norwegian var på besök vid trafikutskottets sammanträde förra veckan. De har berättat tydligt hur svenskt flyg mår.

Nu är det en fråga för Socialdemokraterna hur de ska genomföra sin politik med Vänsterpartiet och Miljöpartiet som samarbetspartier. Ledamoten från Socialdemokraterna vill att vi glömmet allt de har gjort i åtta år och siktar framåt.

Jag ställer återigen frågan om den angivna tiden blir fem timmar nästa år. Om Vänsterpartiet sitter i regering då tillsammans med Socialdemokraterna behöver vi lägga ned många flyglinjer i Sverige, inte bara mellan Göteborg och Stockholm.

Anf. 58 MALIN ÖSTH (V) replik:

Fru talman! Trafikverket rekommenderar att man beaktar alternativa färdmedel vid en gräns på fyra timmar. Därifrån kommer den skrivningen. EU:s luftfartsförordning rekommenderar tre timmar. Siffrorna kommer därifrån. Jag förstår inte varför det här ses som så kontroversiellt.

Vänsterpartiet föreslår inte att flyget ska läggas ned, punkt slut. Vi vill åstadkomma transporteffektivitet och uppnå ett transporteffektivt samhälle. Jag sa också väldigt tydligt att det samhällsviktiga flyget ska värnas och stödjas. Jag vet inte riktigt vad det är som inte har gått fram till ledamoten, men så är det i alla fall.

Anf. 59 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag lyssnade på anförandet och uppfattade tre sentenser. Vänsterpartiet konstaterar att regeringen brister när det gäller mindre flygplatser och att det finns en oro att de ska stängas. I nästa andetag konstaterar ledamoten att Vänsterpartiet enbart jobbar för det samhällsnyttiga

flyget. Slutligen var det nej till den sista statliga höjningen av flygplatsstödet, eftersom det inte fanns någon koppling till samhällsnytta.

Fru talman! För mig går de här tre teserna inte riktigt ihop. Om det inte finns affärs- och privatflyg kommer i praktiken alla flygplatser att behöva läggas ned, inklusive Arlanda. Det är affärs- och privatflyget som bär större delen av kostnadsmassan för flyget. Man kan inte säga att man vill prioritera samhällsnytta men samtidigt inte vilja använda statliga pengar.

Att inte ha affärsflyg och privatflyg och inte tillföra statliga pengar annat än för samhällsnyttigt flyg är en ekonomisk kalkyl som jag inte tror att jag har sett i någon budget – om man inte menar att allt detta ska rullas över till kommuner och regioner? Om de ska bära hela kostnaden för flyget när det inte finns affärs- och privatflyg pratar vi såklart om stora tillskott och att kommuner och regioner ska ta pengar från värden för att satsa på flyget. Då tycker jag att det är betydligt bättre, fru talman, med en regering som satsar på flyget i form av statligt stöd så att kommuner och regioner kan fortsätta att satsa på vård och omsorg. Hur får ledamoten sin kalkyl att gå ihop?

Anf. 60 MALIN ÖSTH (V) replik:

Fru talman! Jag skulle kanske tycka att det vore intressantare med en debatt där man inte fulltolkar varandra utan uppriktigt diskuterar de här frågorna med ett lösningsfokus.

Jag har deklarerat att Vänsterpartiet tycker att det samhällsviktiga flyget ska stöttas, också med ett statligt stöd.

Ledamoten Magnus Jacobsson brukar ofta vara uppe i talarstolen och prata om att politik handlar om prioriteringar. Det håller jag med om. Politik handlar om prioriteringar. Men när man som regeringen ensidigt satsar på flyget och samtidigt helt avstår från satsningar på kollektivtrafiken blir det skevt, vilket jag försökte uttrycka i mitt anförande. Den prioriteringen leder inte till ökad transporteffektivitet och inte heller till att vi klarar våra klimatmål eller uppnår ett hållbart transportsystem. Det behöver också diskuteras i sammanhanget. Hur ser regeringens prioriteringar ut på det området?

Jag har en fråga till ledamoten, som ofta brukar prata om vikten av marknadsstyrning och liknande. Varför ska passagerartrafik på järnväg bedrivas på kommersiella grunder men inte flyg på samma sätt? När nattågs-trafiken från Göteborg norrut lades ned sa ministern att passagerartrafik på järnväg ska bedrivas på kommersiella grunder. SJ lade ned trafiken för att det inte var möjligt att driva den på kommersiella villkor. Då satt regeringen på händerna och tittade på – men med flygtrafiken är det någonting helt annat. Jag förstår inte riktigt de här prioriteringarna.

Anf. 61 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag måste erkänna att jag blev lite ställd och snabbt försökte googla fram några siffror. Vi satsar 1 171 miljarder på 12 år när det gäller väg och järnväg. En satsning på 400–500 miljoner om året gånger 12 ger ungefär 5 miljarder. Den siffran ska alltså ställas mot 1 171 miljarder. Det är inte ens jämförbart. Att då stå i talarstolen och säga att regeringen bara satsar på flyget är så långt ifrån sanningen man kan komma.

Fru talman! Jag menar inte att fulltolka. Jag lyssnar bara på ledamotens argumentation om att regeringen gjorde fel som inte gav extra stöd till

kommunerna. Sedan argumenterade ledamoten för samhällsnyttan, som då är det Vänsterpartiet vill prioritera. De är ärliga i sin argumentation om att vid 3–4 timmars restid ska man inte använda flyg. Man kan använda annan infrastruktur, exempelvis järnväg, som är den mest subventionerade av alla trafikslag. Det är bra för åhörarna att veta. Samtidigt säger Vänsterpartiet nej till det sista statliga stödet, vilket i praktiken innebär att kommuner och regioner ska ta ett större ansvar.

Fru talman! Med all respekt – jag försöker verkligen inte fultolka utan bara lyssna på vad ledamoten för fram. Med det sagt måste jag ändå ställa samma fråga som jag ställde till Socialdemokraterna. Det vi hörde i det senaste anförandet är raka motsatsen till det jag hörde när jag lyssnade till Socialdemokraternas utifrån mitt perspektiv väldigt goda anförande som i många stycken stämmer överens med de ambitioner Tidöregeringen har. Hur ämnar Vänsterpartiet få igenom sin rätt så verklighetsfrånvända politik i ett samarbete med Socialdemokraterna?

Anf. 62 MALIN ÖSTH (V) replik:

Fru talman! Jag vet inte riktigt vad jag ska säga, Magnus Jacobsson. Mitt anförande får tala för sig självt. Jag har försökt att uttrycka Vänsterpartiets ståndpunkt i luftfartsfrågor. Vi är angelägna om att värna det samhällsviktiga flyget.

Vi är däremot inte intresserade av en debatt där allt flyg är lika viktigt och alla flygplatser lika viktiga, vilket jag uppfattar att vi i väldigt stor utsträckning har i Sverige i dag. Vi behöver hitta en annan ingång i debatten och kunna prata om det här på ett annat sätt, inte minst utifrån våra klimatmål och det som vi har beslutat här i riksdagen om att uppnå ett transporteffektivt samhälle och ett hållbart transportsystem.

Regeringens prioriteringar och det som ledamot Magnus Jacobsson lyfte är hur stora resurser som finns avsatta till den nationella planen för järnväg, väg och så vidare. Vi har diskuterat dessa prioriteringar tidigare. Det som jag lyfte fram handlade om att även när regeringen betonar att den inte ställer trafikslag mot varandra går det ändå att se väldigt skilda prioriteringar i hur man väljer att resurssätta olika trafikslag.

Exempelvis har kollektivtrafiken mig veterligen inte fått någon uppmärksamhet i regeringens budget eller politik under mandatperioden. Jag kan inte hitta någon satsning på kollektivtrafiken. Det färdmedelsneutrala reseavdraget är borta. Förändringar i förmånsbeskattningen lades aldrig fram. Vi vet också vad som har hänt med kollektivtrafiken. Enligt den senaste kollektivtrafikbarometern har kollektivtrafiken backat och tappat marknadsandelar i 18 av 21 regioner.

Detta är något som regeringen skulle kunna välja att fokusera på. Men i stället säger man att vi inte ska ställa trafikslag mot varandra. Jag ser det mer som ett sätt för regeringen att kunna lägga transporteffektiviteten på hyllan och inte jobba med transportsektorns 2030-mål. Det är anmärkningsvärt och tråkigt.

Anf. 63 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! I dag debatterar vi luftfartsfrågor. Liberalerna och våra tre samarbetspartier ser flygets betydelse för vårt land och har under mandatperioden gjort en lång rad förbättringar för flyget.

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och är det land som har längst avstånd mellan landsändarna. Utan flyget skulle det bli svårare att jobba och bo i hela landet och kunna hälsa på hos släktingar och vänner. Företagens höga innovationstakt och konkurrenskraft skulle dessutom försvåras om inte flyget fanns.

Alla fyra trafikslag – flyg, sjöfart, väg och järnväg – måste fungera, och de måste fungera tillsammans. Det är viktigt att binda samman trafikslagen och att kunna nå flygplatserna med spårbunden trafik.

Det är därför positivt att Västsverige har funnit en lösning för den nya järnvägen Göteborg–Borås med fyra spår under flygplatsen Landvetter. Det kommer att öka Landvetters upptagningsförmåga och attrahera nya direktlinjer, vilket är viktigt för den välutvecklade industri som finns i Västsverige.

Regeringen har också utrett förbindelserna till Arlanda med syfte att stärka Arlandas konkurrenskraft. Regeringen jobbar nu med frågan. Och genom Ostlänken får även Skavsta bättre förbindelser. Den spårbundna trafiken till våra flygplatser är riktigt viktig.

Fru talman! Flyget är samtidigt satt under press. Det gäller inte minst inrikesflyget. Om vi vill att hela landet ska leva måste vi underlätta för flygets återhämtning efter pandemin, efter att överflygningarna blivit färre på grund av Ukrainakriget och efter den pågående lågkonjunkturen.

Liberalerna och våra samarbetspartier ser flygets fördelar och det svåra dagsläget. Vi har därför vidtagit en lång rad åtgärder. Vi har tidigare fattat beslut om drygt 1 miljard för att kompensera en kostnad från pandemin, då flygplatserna var tvungna att ha säkerhetskontrollerna öppna trots att resenärerna i princip uteblev.

Vi har ökat stödet till de regionala flygplatserna till totalt 528 miljoner. Det ska täcka upp till 75 procent av flygplatsernas underskott, vilket innebär en fyrdubbling av stödet under mandatperioden.

Vi utreder samtidigt om flygplatserna Sälen, Norrköping och Säve i Göteborg ska bli beredskapsflygplatser och har ökat ersättningen till beredskapsflygplatserna med över 50 procent till 103 miljoner totalt.

Vi har därtill tagit bort flygskatten. Fokus i klimatomställningen ska vara på flygets utsläpp, inte på flygresan som sådan. En borttagen flygskatt stärker inrikesflyget men också utrikesflyget från framför allt Arlanda och Landvetter. Utan flygskatt blir det mer attraktivt för flygbolag att välja Sverige. Flygskatten avskaffades den 1 juli 2025.

Regeringen har tillsatt en utredning som ska redovisas i september i år, det vill säga före valet. Den ska se över det nuvarande basutbudet av flygplatser och statens roll i det hela. I utredningen ingår också Brommas funktion. Bromma flygplats ska bevaras. Det är en viktig transportrelaterad del av Tidöavtalet. Samtidigt har konsekvenserna av ett minskat inrikesflyg gjort att flygrörelserna och antalet flyg på Bromma har minskat dramatiskt.

Vi bör dock se inrikesflyget över en längre tidsperiod och inte göra förhastade förändringar, inte minst med tanke på klimatomställningen och hur det ser ut med vår beredskap. Det är därför intressant att det nu också startas nya flygförbindelser till Bromma. Regioner och företag har gått samman, ändrat sina resepolicyer och lagt fram förslag på nya flyglinjer. Vi välkomnar linjen från Malmö till Bromma, som startade i april, samt de tidigare linjerna från Växjö och Trollhättan. Det här är exempel på driv-

krafter som visar på flygets betydelse för regionerna och företagen, något som bör tas till vara.

Fru talman! Flygets roll i klimatomställningen är viktig, och Sverige går före. Swedavia med sina tio större flygplatser och de regionala flygplatserna är snart klimatneutrala och undersöker hur laddinfrastruktur och alternativa bränslen ska kunna tillhandahållas på flygplatserna. I flygbranschens färdplan för ett fossilfritt Sverige är målet ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och ett fossilfritt utrikesflyg 2045.

Det är samtidigt viktigt att flyget i Sverige har konkurrensneutrala förutsättningar för sin klimatomställning. Under det svenska ordförandeskapet beslutades EU:s gröna omställningspaket Fit for 55 och ett paket specifikt riktat mot flyget, ReFuelEU Aviation. Utdelningen av fria utsläppsrätter kommer att upphöra i år, 2026, och vi får en gemensam lagstiftning om reduktionsplikt av fossilfria bränslen i dagens flygbränsle. Flygets utsläpp löser vi bäst på internationell nivå för att det ska få effekt, och vi måste använda EU för att trycka på och få en global påverkan.

På ämnet konkurrensneutrala förutsättningar för flyget är det dags att se över de resepolicyer som finns i Sverige. De får inte hindra eller försvåra att man kan göra effektiva resor inom Sverige och till utlandet. Regeringen har därför i regleringsbrev krävt att 59 myndigheter ska redovisa hur de säkerställer färdmedelsneutrala tjänsteresor och om de har köpt hållbara bränslen under året. Regeringskansliet införde en färdmedelsneutral resepolicy redan 2024.

Fru talman! Möjligheten att köpa till fossilfritt bränsle vid flygning tillvaratas inte tillräckligt i dag. Resepolicyer inom det offentliga och i privata företag förordar att andra färd sätt ska väljas framför flyget, inte minst inrikes, även om det ger betydligt längre restid för den anställda och betydligt högre kostnader. Detta riskerar att hindra flygets klimatomställning. I stället för hotellövernattningar och ökad betald restid till den anställda kan pengarna gå till inköp av fossilfritt bränsle.

Det biobränsle som produceras i Västsverige av St1 och Preem kan göra inrikesflyget fossilfritt redan i dag, alltså långt innan 2030. Det gäller att stärka efterfrågan på fossilfritt bränsle.

För att nå flygbranschens mål om ett fossilfritt flyg 2045 krävs utveckling av en rad tekniker. Biobränslen, elflyg och elektrobränslen ligger närmast i tid. Flygplan som går på vätgas samt minskade höghöjdseffekter ligger lite längre bort.

Energimyndighetens uppdrag att föreslå hur vi kan påskynda sjö- och luftfartens omställning till fossilfrihet redovisades i januari i år och bereds i Regeringskansliet.

Elflyg har potentialen att binda samman mindre, regionala flygplatser runt om i landet och inom Norden. Liberalerna har länge drivit på för ett utvecklat samarbete i Norden för att skapa en nordisk flygmarknad för elflyg, där regelverken samordnas. Därför var det positivt att Nordens ministrar 2024 skrev på en deklARATION om nordiskt samarbete kring elflyg.

Här vill jag ta upp Heart Aerospace, som startade sin utveckling i Göteborg och utvecklar ett elflygplan för 30 personer som kan gå 40 mil och som rönt stort internationellt intresse med order på flera hundra plan, främst i USA. Jungfruflygningen för att testa planet kommer att ske i år, 2026. Företaget är samtidigt ett viktigt exempel på Sveriges innovationskraft och något som kanske inte hade blivit till om vi inte haft flyg i grun-

den. När företaget fanns i Göteborg kom nämligen en väldigt stor del av de anställda från utlandet.

Sverige står också rustat för utvecklingen av vätgasflyg, inte minst baserat på den mycket höga kompetens gällande vätgas som finns på företaget GKN i Trollhättan, som nu expanderar kraftigt.

Fru talman! Liberalerna har länge här i riksdagen krävt att regioner och kommuner ska få upphandla och finansiera flygtrafik på samma sätt som i övriga EU. Regeringen gav Trafikverket i uppdrag att utreda frågan, och regeringen bereder nu den rapporten.

Fru talman! Det är inte genom pålagor som vi når ett fossilfritt flyg utan genom teknikutveckling och innovationer. Det är därför som jag och Liberalerna, som teknikoptimister, tror på flyget och tror att vi kan komma till rätta med flygets klimatpåverkan, i Sverige och globalt.

Nu har Sverige äntligen fått en liberal, borgerlig regering som tror på flyget och som redan nu vidtagit en lång rad åtgärder för att stärka flygets framtid och omställning. Vi hoppas att vi kommer att få fortsatt förtroende att bedriva detta viktiga arbete under många år framöver.

Jag yrkar därmed bifall till utskottets förslag till beslut och avslag på alla motioner.

Anf. 64 JACOB RISBERG (MP):

Fru talman! Under den här debatten har flera ledamöter från de andra partierna lyft flygets fördel: att man kan ta sig långt på kort tid. Det är sant. Men om man tror att kritiken mot flyget handlar om att det är ett dåligt transportmedel i sig har man fullständigt missat både klimatforskningen, klimatdebatten och de förändringar vi redan ser runt om i världen.

Problemet är att flyget fortfarande till 98 procent är helt beroende av fossila bränslen. Vi måste bort från det beroendet, snabbt. Utsläppen från flyget, liksom från svenskt flygande i stort, måste minska drastiskt. Det är inte ett alternativ; det är en nödvändighet.

Samtidigt behöver vi både i Sverige och inom EU verka för något som egentligen borde vara självklart: att det kommersiella flyget slutar subventioneras och i stället betalar sina egna kostnader, inklusive den fulla kostnaden för klimatpåverkan.

Vi vet nämligen att det kommer att ta tid att göra de längre flygresorna helt fossilfria. Teknikutvecklingen är lovande men långsam. Medan vi väntar på de stora genombrotten måste vi hålla oss inom det begränsade utsläppsutrymme som återstår om vi ska klara Parisavtalet. Därför behöver också det internationella flyget börja betala för sina utsläpp, fullt ut.

För att minska flygets klimatpåverkan krävs två saker samtidigt: mindre flygande och omställning till förnybara bränslen, elektrobränslen och elhybridflyg, där flyg faktiskt behövs. Men utbudet av dessa bränslen kommer sannolikt att vara begränsat under överskådlig tid, och tekniken är långtifrån brett tillgänglig. Detta betyder att vi måste prioritera. Vi måste minska flygresorna, och vi måste avveckla flyget på de sträckor där det redan finns utmärkta alternativ.

Det finns flera flyglinjer i Sverige som i dag inte kan motiveras ur ett tillgänglighetsperspektiv. Det gäller framför allt sträckor där tåget tar under tre timmar. Ett tydligt exempel är Stockholm–Göteborg, där flera avgångar redan i dag har en restid på under tre timmar.

Låt mig lägga en siffra på bordet: En enda flygresa mellan Stockholm och Göteborg motsvarar klimatavtrycket från 50 000 tågresor. Det är en orimlighet. Därför menar jag att flyglinjer på sådana korta sträckor bör avvecklas.

Fru talman! Jag vill också lyfta en annan fråga: kravet på klimatinformation vid försäljning och marknadsföring av flygresor. Precis som vi har varningar på tobaksprodukter och tydliga utsläppsuppgifter för bilar borde det på ett enkelt och tydligt sätt framgå hur mycket koldioxid en flygresa genererar, inklusive höghöjdseffekten. Det är en fråga om konsumentupplysning men också om ärlighet.

Fru talman! Jag vill även betona behovet av att förbjuda privatjetflyg. Under de senaste fem åren har privatjetflygningarna i Europa ökat med 50 procent. Det innebär att en mycket liten grupp resenärer står för mycket stora utsläpp – per person helt orimligt höga. Det är inte försvarbart. Frankrike, Irland, Nederländerna och Österrike har redan tagit initiativ inom EU för att granska regelverket och skärpa klimatåtgärder gällande privatjet. Sverige bör självklart ansluta sig till det arbetet. Dessutom finns det inget som säger att Swedavia måste upplåta sina flygplatser för denna verksamhet i den utsträckning som sker i dag.

Fru talman! Jag vill även kort prata om hinderbelysningen på vindkraftverk. I dag krävs av säkerhetsskäl blinkande hinderljus på höga objekt. Men detta har skapat en helt onödig motvilja mot vindkraften. Det finns i dag teknik för behovsstyrd hinderbelysning så att lamporna bara tänds när ett flygplan närmar sig. I Danmark fungerar detta redan i samspel med både civilt och militärt flyg. I Sverige har utvecklingen tyvärr stoppats. Det är dags att ändra på det.

Fru talman! Så till Bromma flygplats. Flera utredningar har visat att Bromma kan avvecklas utan att det påverkar landets behov av flygtrafik. Arlanda ligger lika nära Stockholm sett till restid och kan ta över trafiken, förutsatt att terminalerna anpassas. Detta är Swedavias ansvar.

Dessutom har pandemin förändrat flygmarknaden i grunden. Tjänsteresorna är permanent färre. Inrikesflyget, som dominerade på Bromma, har minskat med 90 procent, vilket innebär att Bromma hålls öppet främst för affärsflyg och privatjet. Marknaden behöver konsolideras, inte splittas. Trafiken bör samlas på Arlanda.

Och låt oss inte glömma staden. Stockholm har ett stort bostadsförsörjningsansvar. Brommaområdet är stadens största utvecklingsbara markreserv – centralt placerad och med enorm potential för bostäder och infrastruktur. Det är dags att använda den.

Fru talman! Sammanfattningsvis står vi inför ett vägskäl. Flyget behövs, men inte i sin nuvarande form. Vi måste minska utsläppen, styra om subventionerna, avveckla onödig trafik och prioritera de transportmedel som är hållbara på riktigt. Det här handlar inte om ideologi, utan det handlar om att ta ansvar – för klimatet, resenärerna och framtida generationer.

Jag står självklart bakom Miljöpartiets samtliga reservationer men väljer att yrka bifall endast till reservation 10.

Anf. 65 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Jacob Risberg, för anförandet!

Det är inga nyheter för oss att Miljöpartiet vill lägga ned flyglinjer och stänga flygplatser och till och med firar nedläggning av flygplatser med

tårta. Jag är stolt över det jobb som vi tillsammans med regeringen har gjort för att förstärka flyget, för flyget har verkligen motarbetats under åtta förlorade år med rödgröna regeringar.

Jag har en fråga till ledamoten Jacob Risberg gällande flygskatten. Jag har förståelse för att ledamoten inte sitter i trafikutskottet, utan hans uppgifter finns inom utrikesutskottet.

Vad har Miljöpartiet för planer för flygskatten om man efter valet 2026 får majoritet tillsammans med Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Centerpartiet? Vad kommer att hända med flygskatten?

Under replikskiftet jag hade med Centerpartiets företrädare, ledamoten Ulrika Heije, framkom att det just i dag inte finns något förslag om flygskatt.

Anf. 66 JACOB RISBERG (MP) replik:

Fru talman! Tack, Rashid Farivar, för frågan!

Det är en intressant fråga. Vi fyra partier i opposition går till val som fyra helt olika partier. Vi använder inte kammaren för att kompromissa eller för att komma fram till olika lösningar. Det gör vi efter en eventuell valseger.

Det finns ingen anledning för mig att här börja recensera andra partiers syn på flygskatten. Jag kan bara tala om Miljöpartiets syn på flygskatten. Vi tycker självklart att den bör återinföras.

Det är inte rimligt att flyget i dag är så pass subventionerat som det är. Det är inte rimligt att flygbränsle i dag kostar i princip en tredjedel mot vad motsvarande bränsle kostar för bensin- eller dieselbilar.

Det är inte rimligt att utsläpparna inte betalar för sina klimatutsläpp. Vi är alla överens om att det krävs att vi minskar klimatutsläppen i världen och i Sverige.

Det är kanske inte alltid det man hör från Sverigedemokraterna. Men de var åtminstone överens om det när det kom till den föregående miljöberedningen.

Vi borde också vara överens om att det är utsläpparen som ska betala för sina utsläpp. Eller vill vi lägga den kostnaden på kommande generationer?

Vill vi fortsätta att bidra till att klimatförändringarna accelererar? Är det våra barn och våra barnbarn som ska ta den kostnaden i stället för dem som väljer att ta flyget i dag i stället för att till exempel åka tåg till Göteborg?

Jag tycker inte att det är rimligt. Även de som flyger måste börja betala för sina utsläpp.

Anf. 67 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Jacob Risberg, för svaret!

Jag vill påpeka att i Miljöpartiets höstbudget föreslås att man inte bara ska införa flygskatten utan att man ska fördubbla den. Jag vet inte om ledamoten vet om det eller inte. Det är något som ledamoten kan kommentera.

När det gäller utsläpp från flyget står Sveriges inrikesflyg enligt statistik från Transportstyrelsen för 1 procent av Sveriges totala utsläpp.

Ledamoten påstår att flyget inte betalar för sina utsläpp. Flyget betalar. Passagerarna betalar inte bara vad deras resor kostar. De betalar även andra

kostnader som annat flyg, till exempel beredskapsflyg, belastar systemet med.

När det gäller subventionering subventioneras till exempel våra tåg och våra vägar procentmässigt mycket mer än flyg. Flyget är mer självständigt än våra andra trafikslag. Jag vet inte var statistiken som ledamoten tar fram kommer ifrån.

Jag vill ha en kommentar om förslaget om fördubbling av flygskatten och om subventioneringen av flyget. Det är inte så som ledamoten påstår.

Det talades om nedläggning av flyglinjer. Vilka flyglinjer tycker ledamoten ska läggas ned först? Är det den mellan Göteborg och Stockholm eller den mellan Stockholm och Malmö?

Anf. 68 JACOB RISBERG (MP) replik:

Fru talman! Tack för frågorna!

Jag kan börja med den sista frågan. Jag tycker att det självklart måste finnas alternativ till flyget.

Vi har fullgoda alternativ, även om vi fortfarande har problem på sträckan. Många tåg i dag mellan Göteborg och Stockholm tar runt tre timmar. Vi bör kunna lägga ned den flyglinjen.

Vi hade kunnat satsa på höghastighetsbanor. Men regeringen väljer i stället att lägga ned och slopa de projekten. Vi har möjlighet att bygga oss in i framtiden för att kunna möjliggöra utsläppsfria sätt att färdas på. Men regeringen lägger ned de satsningarna. I stället väljer man att subventionera det transportsätt som släpper ut allra mest per kilometer, det vill säga flyget. Visserligen står det bara för en liten del av Sveriges totala utsläpp. Men det är bara inrikesflyget. Vi måste också se till flyget som helhet.

I dag betalar flyget inte en enda krona i skatt för sina bränslen. Var finns rimligheten i dag? Jag vet att vi sitter fast i konventioner som gör att vi inte kan ta ut den avgiften när vi flyger mellan länder. Men någon måste börja arbeta för att förändra det. Det kan inte vara rimligt att det kostar en tredjedel att tanka ett flygplan jämfört med en bil, om man nu hade samma storlek på tankarna förstås.

Jag förstår inte riktigt hur man ska komma åt klimatförändringarna och klimatutsläppen om man inte börjar se var de kommer ifrån.

Anf. 69 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag har tidigare varit skolpolitiker. Jag har i de sammanhangen suttit och pratat med ungdomar och även pratat med ungdomar som faktiskt har klimatångest.

Jag tycker att det som just nu sker i vår kammare är djupt upprörande. Man beskriver saker och ting som om det vore just vi som orsakar en klimatkris och att det är just flyget det beror på.

Fru talman! Vi kan hålla oss till lite fakta. Sverige står för 0,1 procent av världens alla utsläpp. Sverige är ett stort land. Det internationella flyget står för 2,5 procent av utsläppen, och det svenska flyget står för cirka 4 procent. Det har med avstånd att göra.

Räknar vi in skogen är Sverige i dag ett nettonoll-land. Sedan varierar det över tid. Det beror på hur skogen har sin tillväxtperiod. Vi ska givetvis ta hänsyn till det.

Fru talman! Att beskriva Sverige som en katastrof och tala om hur vi vill att våra barn och barnbarn ska hanteras är djupt oärligt. Sverige är ett föregångsland. Vi har långt mycket lägre utsläpp än alla andra.

Vi började långt mycket tidigare. Redan under oljekrisen växlade vi om. Det är ingen som i dag skulle komma på tanken att sätta en oljetank vid sin villa. Vi har fjärrvärme och el i olika varianter. Vi har gått långt före.

Ska vi komma åt utsläppen är det inte de här 4 procenten som är det mest avgörande. Det är transporter. Där arbetar vi som regering för att få mer elektrifiering, och vi talar om vätgas.

Inom EU jobbar vi för att vi ska ha CO₂-skatt gentemot de länder som faktiskt släpper ut. Jag tycker att det som sägs här är upprörande, fru talman.

Anf. 70 JACOB RISBERG (MP) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Magnus Jacobsson!

Jag är inte säker på om jag uppfattade någon fråga här, utan det var enbart en massa påståenden.

Jag håller med om att klimatångest är ett jättestort problem för ungdomar. Jag har själv barn hemma som såklart känner av det. Men vad gör regeringen? Den ökar utsläppen.

Bara flyget ökar sina utsläpp med 54 000 ton på grund av att man tar bort flygskatten. Man skyller på att Sverige bara är ett litet land. Tänk om vi skulle ha den synen också vad gäller övriga frågor!

Först och främst har vi väldigt mycket historiska utsläpp. Den koldioxid som vi har bidragit väldigt mycket till försvinner inte i första taget från atmosfären.

Visst var vi väldigt duktiga på att ställa om snabbt i Sverige, framför allt när det kom till uppvärmning och så vidare. Men när det kommer till transporter ökar utsläppen. De senaste tre åren har vi sett ökade utsläpp från transporter, inklusive flyget. Då kan man inte säga att vi är ett föregångsland. Vi kanske var ett föregångsland, men vi är inte det längre. Det är bara att kolla på de klimatjämförelser som görs i samband med klimatförhandlingarna varje år, där Sverige tidigare låg i topp. Vi var det bästa landet. Vi hamnade alltid i topp i de här rankingarna. Vi har rasat ned till plats 23, 24, 25 någonting. Vi är inte ett föredöme längre.

Man kan inte leva på gamla meriter. Man måste fortsätta jobba, och om vi över huvud taget ska klara Parisavtalet måste vi ned till nettonollutsläpp ganska snabbt. Då kan man inte fortsätta att öka utsläppen från transportsektorn, inklusive flyget.

Anf. 71 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är tyvärr det som är min poäng: att Miljöpartiet med sin retorik, som de har hamrat ut i årtal, får barn och unga i Sverige att må dåligt och skämmas för sitt eget land och för den utveckling som vi har gjort, när vi trots allt är bland de bästa i världen.

Sedan är det korrekt, fru talman, att andra länder ”catchar upp”. Så är det med all teknikutveckling. Någon går före; någon annan utvecklas. När jag studerade internationella relationer hade jag en professor som beskrev det ungefär som ett cykellopp. Den som ligger i täten kommer förr eller

senare att bli trött. De som ligger bakom hämtar energi, går om och ligger före en stund, och så vandrar det så. Så är det även med teknisk utveckling.

Ett av de bästa exemplen på det är tyskarnas utveckling av järnvägen. De väntade; de var lite senare än Storbritannien, men skillnaden mellan det tyska systemet och det i Storbritannien är att tyskarna har ett samlat järnvägssystem. De har en standard som gör att systemet fungerar i hela Tyskland. Så är det med teknikutveckling.

Det vi lyfter fram som regering är att vi är teknikpositiva. Ta ett sådant företag som GKN! De tillverkar flänsar till jetmotorer, som används i 90 procent av alla flygmaskiner i världen. De tar i dag fram flänsar för att kunna jobba med vätgasmotorer. Det kommer alltså att påverka hela världsklimatet. Men det räknas inte in i den svenska miljökalkylen.

Fru talman! Jag är djupt upprörd över den retorik som förs fram. Sverige står för 0,1 procent av utsläppen.

Sedan måste jag ställa en väldigt konkret fråga: Hörde jag rätt att Miljöpartiet önskar lägga ned flyget mellan Göteborg och Stockholm? Det skulle jag vilja ha ett förtydligande av.

(Applåder)

I detta anförande instämde Rashid Farivar (SD).

Anf. 72 JACOB RISBERG (MP) replik:

Fru talman! Nej, jag vill såklart inte att våra ungdomar ska skämmas. Eventuellt ska man skämmas för den här regeringen, som ökar utsläppen. Där tycker jag att man ska skämmas.

Ledamoten säger att andra länder ”catchar upp”. Absolut, så är det. Det är jättebra att andra länder kommer i fatt Sverige och att teknikutvecklingen hela tiden går framåt. Men om teknikutvecklingen går framåt, hur kommer det sig då att våra utsläpp ökar? Det handlar inte om att andra länder kommer i fatt oss i klimatränningen. Det handlar om att vi tappar. Vi ökar våra utsläpp. Vi minskar våra insatser för att minska utsläppen.

Ledamoten talade tidigare om att vi var ett nettonoll-land sett till skogstillväxten. Det var länge sedan. Det har visat sig att vi har använt siffror som finnarna tycker är helt orimliga därför att samma typ av skog räknas på ett helt annat sätt i Finland. Förmodligen har vi räknat fel vad gäller vår egen skog.

Våra utsläpp har ökat under de tre senaste åren. Är det några som ska skämmas tycker jag att det är den nuvarande regeringen.

Vad gäller flyget mellan Göteborg och Stockholm är det klart att det inte kan läggas ned hur som helst i ett svep. Men det är inte rimligt att man ska behöva flyga på sträckor där tåget tar under tre timmar. Vi måste se till att stärka järnvägen mellan Stockholm och Göteborg så att man kan åka från Stockholms centrum till Göteborgs centrum på tre timmar. Då kan vi lägga ned den linjen, tycker jag.

Anf. 73 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag tackar för en spänstig debatt om flyget.

Flyget är viktigt för tillväxt och utveckling i alla delar av landet. Utan flyget går det inte att driva företag och rekrytera personal på alla platser i Sverige. Frågan är vilken regering som skulle vara bäst för flyget i Sverige och för flygets framtid.

Den moderatledda regeringen har bland annat höjt stödet till de regionala flygplatserna, tagit bort flygskatten och gett uppdrag att ändra resepolicyer så att man inte väljer bort flyget per automatik. Vi har återupptagit arbetet med att utveckla Arlanda och har en utredning igång som ska titta på Brommas framtid med tanke på all den teknikutveckling som sker inom flyget.

På den andra sidan i politiken spretar det ordentligt. Socialdemokraterna och deras stödpartier införde flygskatten. När det var pandemi fick flygplatser söder om Stockholm inget stöd.

Det är lite underhållande att höra ledamoten Kasirga tala sig varm för Arlanda. Det är lite märkligt med tanke på att när den slutrapport som Arlandarådet tog fram förra mandatperioden, som innehöll ett antal förslag för att utveckla Arlanda flygplats, var klar och skulle presenteras ställde man in en presskonferens som redan var planerad. Allt det ställdes in, och rapporten hamnade i papperskorgen.

Tidöpartierna är rörande överens om flygets betydelse för Sverige och vikten av att ha en politik som ger bra förutsättningar för flyget.

Fru talman! Vi ser en fantastisk teknisk utveckling. Flygmarknaden kommer att förändras, och i ljuset av det är det faktiskt många länder som tittar på hur man ska kunna anlägga en flygplats som har ett citynära läge.

Med tanke på osäkerheten kring vart flygmarknaden ska ta vägen och den enorma tekniska utveckling som är på gång vore det direkt oansvarigt att lägga ned Bromma flygplats. Det finns ingen motsättning mellan Bromma och Arlanda. De kan ha helt olika funktioner på en framtida flygmarknad i Sverige. Vi vill utveckla Arlanda men är också rädda om Bromma eftersom flyget är under stor omdaning.

Sedan skulle jag vilja lämna en sakupplysning. Kadir Kasirga låter påskina att regeringen skulle lägga ned flyglinjer till flera orter i Sverige. Det är en ren osanning.

Det som har hänt är att Trafikverket har signalerat att för nästa period, det vill säga 2027, kommer pengarna inte att räcka till alla de flygsträckor som i dag är upphandlade. Men det gäller ju nästa årsbudget; det vill säga att det finns gott om tid att ta fram förslag för att rädda de här flyglinjerna.

Fru talman! En sak är helt säker: Med Socialdemokraterna och deras stödpartier kommer flygets förutsättningar i Sverige att bli betydligt sämre. Frågan är hur i hela friden Socialdemokraterna ska kunna säkra pengar till de upphandlade flygsträckorna om man ska samarbeta med Miljöpartiet och Vänsterpartiet. Det skulle vara riktigt dåligt för tillväxt och utveckling och för förutsättningarna för svenskt flyg med en socialdemokratiskt ledd regering med de stödpartier som man har i dag.

(Applåder)

Anf. 74 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Maria Stockhaus nämnde mitt namn och Socialdemokraterna. Men jag vill börja med Bromma flygplats.

Både jag och ledamoten Maria Stockhaus kommer från Stockholm, och vi har sett hur utvecklingen har varit på Bromma flygplats. Under de här fyra åren har den här regeringen tillsammans med Sverigedemokraterna pumpat in 100 miljoner kronor varje år i en flygplats som har ekat tom.

Nu har det etablerats några flyglinjer. Vi får se om de kommer att klara sig; det är en annan fråga. Men det här är en flygplats som ligger mitt i

Stockholm och som marknaden har lämnat. Aktörerna i branschen dömer ut flygplatsen. Swedavia, som äger driften av flygplatsen, har flera gånger sagt att den inte är lönsam. Ändå hör vi Moderaterna i kammaren försvara hur slösaktigt man sköter ekonomin för Bromma flygplats. Det förvånar mig faktiskt.

Vi vet också att Stockholm lider brist på bostäder. Det är inte Lidingö kommun som bygger hyresrätter. Det är inte Danderyd som bygger hyresrätter. Det är Stockholms stad, särskilt när Socialdemokraterna leder styret i Stockholms stad. Det är då man bygger hyresrätter. Det är då man bygger bostäder.

Jag skulle gärna vilja höra från Maria Stockhaus hur man motiverar en flygplats som ekar tom och som fram till i dag nästan bara har använts av affärsjet och av rika män som flyger med sina mopsar till Alperna. Hur motiverar man det här?

(Applåder)

Anf. 75 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Jag tycker att man kanske ska lägga lite band på sig när det gäller raljerandet. Jag har varit ute och träffat privatjet-aktörerna som har flygtrafiken ute på Arlanda. De beskriver att stora svenska företag är helt beroende av denna verksamhet, så det handlar om betydligt mer än rika affärsmän som flyger mopsar till Alperna.

Bromma flygplats är också viktig ur beredskapssynpunkt. När man har med viktig infrastruktur att göra kan man inte titta på ett separat år eller på ett eller två år framåt. Man måste höja blicken och titta kanske 50 år framåt. Om vi lägger ned Bromma och bygger bostäder där kommer vi aldrig att kunna återskapa en flygplats så nära Stockholm city.

Vi vet också att ett svenskt företag är på väg att lansera elflyg, och nu senast testkördes mindre transportdrönare på Bromma flygplats. Den här utvecklingen är på gång. Vi vet att den kommer, och den typen av verksamhet går inte att ha på Arlanda. Det går inte att blanda stora jetplan med de här mindre farkosterna, för de dyker i backen om det inte är väldigt lång tid mellan start och landningar. Det handlar om stora plan och mindre plan.

Det är jätteviktigt att vi bygger bostäder, men problemet är att vi har så mycket regler i Sverige att när vi bygger bostäder är det ingen som har råd att efterfråga de hyresrätterna. Jag är ordförande i Sollentunahem. Vi har renoverat och byggt bostäder och har svårt att hitta människor som har råd att hyra dessa. Det beror inte på att vi inte försöker att bygga billigt, utan det beror faktiskt på att det är svårt att göra det med de regelverk och de kostnader vi har. Bostadspolitiken kanske hör hemma någon annanstans.

Man måste som sagt höja blicken. Vi måste våga säga att vi kan satsa på Arlanda och utvecklingen där, men med tanke på den framtid som flyget har och den teknikutveckling som finns har vi inte råd att lägga ned väl fungerande infrastruktur i ett sådant fantastiskt läge som Bromma har.

Anf. 76 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Maria Stockhaus för svaren!

Först och främst är Bromma flygplats ingen beredskapsflygplats – det är den inte – och när det gäller de samhällsviktiga tjänsterna som finns på Bromma flygplats har ju utredningarna tidigare visat att dessa tjänster

skulle gå att lösa även på Arlanda. Det är alltså ett argument som inte riktigt går hem, eftersom det finns utredningar som har visat någonting annat.

När det gäller Stockholms utmaningar med bostäder är det en fråga som inte bara gäller för stockholmarna, utan den berör faktiskt hela Sverige. Stockholm är ju katalysatorn för nästan hela den svenska ekonomin när det gäller att tillhandahålla bostäder för nya svenskar och för nyinflyttade stockholmare, när de kommer till Stockholm.

Regeringen har under mandatperioden gjort någonting väldigt intressant. Det är i dag mycket billigare att hyra 130 hektar mark av Stockholms stad än att hyra en trea i Stockholm – Swedavia betalar bara 7 500 kronor till Stockholms stad!

Fru talman! Vi tror på framtiden och på elflyget, hållbara bränslen och allt det, men elflygets framtid hänger inte på Bromma flygplats. Det gör inte det. Jag tror att ledamoten Maria Stockhaus också vet om det.

Det finns många andra flygplatser som lätt skulle kunna räcka upp handen och säga: Ta oss! Vi är redo. Vi kan ta en sådan här investering och ett sådant här projekt.

Bromma flygplats har dock spelat ut sin roll. Det är dags att gå vidare. (Applåder)

Anf. 77 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Om man tror på teknikutvecklingen bör man se att det finns möjligheter att flyga in till huvudstaden. Även om man på en flygplats räcker upp handen och säger att man vill ha elflyg är väl hela vitsen med flyget att man ska ta sig mellan punkt A och punkt B. Vi behöver alltså se till att det finns elflygskapacitet på alla svenska flygplatser. Många kommer att vilja flyga till Stockholm och komma in till stan snabbt, och då är Bromma helt fantastiskt.

Fru talman! Jag tycker ändå att det är lite intressant att ledamoten Kasirga i andra replikskiften och även i sitt anförande gick väldigt hårt på att regeringen skulle lägga ned flygsträckor. Jag försöker då att förklara att det här är en fråga för budgeten 2027.

Tidöpartierna har alla en väldigt positiv inställning till flyget. Det har vi visat genom ett antal beslut och propositioner. Om det nu behövs extra medel i budgeten 2027 är min fråga – och nu det blir en retorisk fråga: Vilken regering tror Kadir Kasirga har störst chans att få till en höjning av budgeten för upphandlade flygsträckor?

Med tanke på Miljöpartiets och Vänsterpartiets inställning till flyget har jag väldigt svårt att tro att man kommer att räcka upp handen och säga att det är där pengarna ska satsas. Man vill ju lägga ned flygsträckor och höja flygskatten, och under pandemin visade man väldigt tydligt att man inte ville att flygplatser söder om Stockholm över huvud taget skulle överleva.

Hur ska man få till de miljoner som krävs för att säkra trafiken till Hagfors, till exempel, och till Kramfors och mellan Umeå och Östersund? För alla dem som värnar de flygsträckorna känns det nog väldigt osäkert att rösta på Socialdemokraterna i valet i höst.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 25 mars.)

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU13

Cykelfrågor (skr. 2025/26:56)
föredrogs.

Cykelfrågor

Anf. 78 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Fler uppmanas cykla, men rädslan för stölder bromsar utvecklingen. Så lyder en rubrik från Svenska Stöldskyddsföreningen i en text publicerad på Internationella cykeldagen den 3 juni i fjor. Jag får tyvärr säga att rubriken slår huvudet på spiken.

För tre veckor sedan hade Riksdagens cykelnätverk ett väldigt givande seminarium med inriktning på cykelstölder. Utöver cykelstölder stod även ett nationellt cykelregister på agendan. Jag tänkte återkomma till detta senare i mitt anförande, fru talman.

Rädslan för att få sin cykel stulen – eller att man fått sin cykel stulen – förefaller vara det enskilt största hotet mot att cyklingen i Sverige ska öka. I den artikel jag nyss nämnde tar Svenska Stöldskyddsföreningen upp några punkter ur den undersökning man låtit Demoskop göra. Det är faktiskt lite sorgliga siffror som presenteras. Över 40 procent uppgav att de undviker att cykla av rädsla för att få cykeln stulen, och 17 procent av dem som fått sin cykel stulen slutar helt att cykla.

Fru talman! Vidare framgår i Demoskopundersökningen att 30 procent av dem som faktiskt blivit bestulna valde att införskaffa en begagnad cykel. Risken är såklart att man då omedvetet köper en stulen cykel och därmed bidrar till att det blir fler stulna cyklar.

Något glädjande är dock att cykelstölderna minskar. Tidigare år har runt 60 000 cyklar anmälts stulna, men mängden har minskat märkbart. Mellan 2022 och 2023 var minskningen 8 procent, och 2024 var minskningen ytterligare 5 procent. I fjor var minskningen hela 15,2 procent. Då anmäldes 46 497 cyklar stulna, varav ungefär en fjärdedel var elcyklar.

Försäkringsbolagen betalade samtidigt ut ersättning för 36 000 stulna cyklar 2024. Alla stulna cyklar blir alltså inte försäkringsärenden. Värdet på dessa 36 000 cyklar var ungefär 230 miljoner kronor. Det totala värdet på de stulna cyklarna torde dock vara betydligt högre, då mörkertalet bedöms vara stort.

Fru talman! Vad kan vi då göra åt detta problem, och vart tar alla stulna cyklar vägen? En del stannar såklart kvar i Sverige medan en stor del bedöms hamna i de forna öststaterna. Så sent som den 14 mars gjorde tullen på Lernacken på Öresundsbron ett tyvärr sällsynt beslag. Man stoppade då en transport med nio exklusiva sport- och racercyklar som var på väg till Polen från Danmark.

Denna gång var det väl Guds försyn att det var en transport som gick via Sverige på väg till Polen, för när det gäller att upptäcka stöldgods som förs ut ur Sverige är tullens resurser alldeles för knapphändiga. Som ett resultat av öppna gränsers politik kan stöldgods så gott som riskfritt föras ut ur Sverige, och tullen är tydlig: Stödligor har satt i system att dammsuga Sverige – och säkerligen inte bara Sverige utan hela Västeuropa – på cyklar som stjäls för vidare transport och försäljning i Östeuropa. Risken för upptäckt är försumbar.

Tullen uppger följande: ”I Skåne finns inga kända exempel där omfattande stölder på svensk mark avslöjats vid utförelse ut ur landet.” Jag har själv besökt den skånska tullen, och de vidimerade att resurser saknas för att kontrollera utgående gods. Jag menar att större resurser verkligen borde gå till tullen för att de i ökad omfattning ska kunna göra kontroller på utgående gods.

När det gäller andra åtgärder kan såklart alla och envar använda kraftiga, och flera, lås på sin cykel. Det kan absolut ha effekt och försvåra en del stölder. Fler patrullerande poliser, och framför allt fler fordonskontroller, skulle definitivt göra nytta. Bättre, och kamerabevakade, cykelparkeringar skulle också hjälpa till.

Jag tänkte också återkomma till frågan om ett nationellt cykelregister, vilket avhandlades på seminariet. Om man införde ett europeiskt register som kopierar hur det fungerar med register för bilar, motorcyklar och tyngre fordon hade det självklart varit betydligt svårare att avyttra stulna cyklar – till och med i öststaterna. Jag har dock svårt att se att det någonsin kommer att byggas upp ett sådant register.

Där återkommer vi till frågan om det skulle vara ett nationellt register och vad man som cyklist vore villig att betala för ett sådant, för det vore såklart inte gratis. Frågan är också om det skulle baseras på ramnummer eller på annan identifikation. Jag är övertygad att vi inte löser den frågan här i dag, men jag är öppen för att utreda den vidare. Även om slutsatsen blir att detta inte ska genomföras statligt utan genom privata initiativ är det nämligen en fråga som vi verkligen skulle behöva se över.

Fru talman! För att återkomma till det jag sa i inledningen: Fler uppmanas att cykla, men rädslan för stölder bromsar utvecklingen. Vi måste verkligen skärpa våra insatser för att stoppa dessa stölder.

Fru talman! År 2024 omkom 24 cyklister, vilket är en minskning med två från året dessförinnan. Fem av dessa färdades på elsparkcykel. Samtidigt som vi kan se hur allvarligt skadade i trafiken överlag har minskat sedan millennieskiftet pekar kurvan tyvärr i motsatt riktning för cyklisterna. Vi ser också hur elsparkcyklarnas popularitet speglas i olycksstatistiken: År 2024 rapporterades 4 476 personskadeolyckor med dessa fordon.

När jag tittar ut i mitt kvarter där hemma ser jag numera sällan barn på cykel. De kommer i stället på en elsparkcykel, och de kommer ofta i högre hastighet än vad de på cykel gör. Olycksutvecklingen är dramatisk. På bara ett år, mellan 2023 och 2024, ökade antalet personskadeolyckor från 3 425 till 4 476.

Samtidigt rapporterar Trafikkontoret Stockholm att resor med uthyrda elsparkcyklar minskat med ungefär en tredjedel sedan 2021, varför mycket tyder på att olyckorna sker på egna elsparkcyklar. Nästan hälften av alla olyckor relateras till personer under 25 år, och tre fjärdedelar är singelolyckor. Fortsätter denna trend menar jag att något måste göras, trots att jag inte är en vän av onödiga regleringar.

Fru talman! Regelverket för cykelpassager och cykelöverfarter gör det onödigt svårt för samtliga som är ute i trafiken – helt i onödan. Att det ska vara lätt att göra rätt i trafiken måste vara vägledande i arbetet för att stärka en säker trafik. Därför behöver regelverket mellan cykelpassage och cykelöverfart likriktas. Väldigt få cyklister och bilister känner till skillnaden mellan dessa båda korsningar mellan väg och cykelväg. Bäst och säkrast

för alla vore om cykelöverfarer helt enkelt gjordes om och blev cykelpassager. Cyklisten är den oskyddade, inte bilisten.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag slå ett slag för att återinföra trafiklekskolorna. Att redan i ung ålder lära sig trafikregler och trafikvett är något man har nytta av resten av livet. Trafiklekskolorna hade en uppbyggd trafikmiljö med målade vägar, trafikskyltar och övergångsställe, som i verkliga livet. Man lärde sig allt från stopplikt och högerregeln till hastighetsskyltar och att lämna företräde. Trafiklekskolorna gjorde lärandet enkelt och lustfyllt och förberedde barn för att ge sig ut i trafiken. Dessa trafiklekskolor kan faktiskt rädda liv, och jag hade välkomnat att de återupprättades.

Sedan 1995 har andelen barn som går och cyklar till skolan ungefär halverats, och en stor grund till detta är föräldrars oro. Samtidigt har mycket gjorts för att barns gång- och cykelvägar till skolan ska vara trygga. Det är kanske dags för en upplysningskampanj till föräldrar för att få fler barn att välja cykeln eller för den delen promenaden som det naturliga valet för att ta sig till skolan.

I en värld där stillasittandet breder ut sig är det hög tid att vända trenden och låta barnen komma ut och röra på sig. Låt barnen få chansen att välja cykeln till skolan! Cykeln är lekfull, cykeln är balans och motorik, cykeln är motion, cykeln är frisk luft – och framför allt är cykeln frihet!

Anf. 79 INGA-LILL SJÖBLOM (S) replik:

Fru talman! Jag blev ganska nyfiken på dig och det här med ett nationellt cykelregister, Patrik Jönsson. Jag missade ju den föreläsningen eftersom jag var sjuk, men jag undrar hur du tycker att det ska se ut. Vi har ju en motion om detta, och jag vill bara fråga dig: Skulle du kunna tänka dig att rösta med oss för att införa ett cykelregister?

Hur det sedan blir, alltså om det är ett frivilligt eller tvingande register, är ju en annan sak, men det kan göras en utredning om att införa ett register. Står du bakom vår motion, Patrik Jönsson?

Anf. 80 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag får påminna om att inte dua varandra i debatten utan säga ”ledamoten” eller dennes namn.

Anf. 81 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Inga-Lill Sjöblom för frågan. Att det är en mycket angelägen fråga kan vi nog vara överens om.

Rent krasst: När det gäller att rösta på varandras förslag vet vi ju alla hur det fungerar, det vill säga att man brukar rösta inom sitt eget block.

Jag vill dock ändå återkomma till att frågan absolut skulle behöva belysas. Är det ens möjligt att få till stånd ett sådant här register från statligt håll? Det hade väl förmodligen blivit bäst och mest omfattande om det gjordes statligt, men jag tänker också att kostnaden kan skena. Man betalar ju en registerhållningsavgift när man har ett fordon, till exempel – är cyklisterna villiga att göra detta? Rent samhällsekonomiskt är frågan om kostnaderna skulle överstiga vad alla stulna cyklar kostar, för då faller ju lite grann vitsen med det.

På frågan om jag är villig att rösta på förslaget kan jag svara rakt av att det kanske inte låter sig göras. Framför allt menar jag dock att frågan borde utredas. När det kommer till frågan om huruvida vi verkligen ska ha ett sådant här register är mitt svar att jag tycker att det hade varit väldigt välkommet. Om det sedan landar på privata initiativ eller på staten vet jag inte. Sannolikt skulle det landa på privata initiativ.

Jag välkomnar frågan från Inga-Lill Sjöblom och uppskattar engagemanget.

Anf. 82 INGA-LILL SJÖBLOM (S) replik:

Fru talman! Tack för svaret, Patrik Jönsson!

Jag hoppas att vi i framtiden kan arbeta ihop för att ett sådant förslag ska bli verklighet. Det är nämligen ett viktigt förslag för att folk ska få behålla sina dyra cyklar. Sedan kan kanske jag också tycka att det ska vara ett privat register, för jag tänker även på de cyklar som Patrik Jönsson pratade om, det vill säga de som byggs ihop. Man får så många cyklar stulna och plockar ihop en cykel. Ska det vara ett register? Kanske inte, men jag skulle vilja utreda frågan.

Anf. 83 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Ibland hade jag kanske välkomnat lite bredare samarbeten och att det kunde fungera annorlunda i riksdagen. Men detta kan ju mycket väl landa i att vi hittar en samsyn; det skulle vara välkommet.

Det händer ju att cykeln hittas av polisen och att man får tillbaka den på grund av att man har ett registrerat ramnummer. Någonting skulle kanske gå att göra till en rimlig kostnad. Kanske skulle det försvåra stölder. Det skulle i alla fall öka möjligheterna att hitta cykelns ägare.

Vi kan nog vara överens om att det är väldigt jobbigt att få sin cykel stulen. Man känner sig på något vis kränkt; det är en olustkänsla. Väldigt många väljer till och med att sluta cykla helt och hållet, som Demoskops undersökning visade.

Jag har själv fått två cyklar stulna. Jag minns det med obehag – det kommer på något vis nära inpå. Det är inte tillnärmelsevis som ett inbrott, men det är ändå en kränkning av ens integritet.

Jag hoppas att vi hittar en bra väg framåt här.

Anf. 84 INGA-LILL SJÖBLOM (S):

Fru talman, åhörare på läktaren och ni som sitter hemma och tittar på tv eller på dator!

Vi debatterar i dag trafikutskottets betänkande TU13 *Cykelfrågor*. Socialdemokraterna står bakom samtliga sina reservationer, men för tids vinning yrkar jag bifall endast till reservation 1.

Varje dag tar människor i vårt land cykeln till jobbet, till skolan, till träningen eller till mataffären. Det är ett val som är både klimatsmart, hälsosamt och platsbesparande. Det är ett val som gynnar hela samhället, men det är också ett val som alltför ofta görs trots bristande infrastruktur, otrygga trafikmiljöer och politisk passivitet.

Vi socialdemokrater vill ändra på detta, för vi vet att cyklingen inte bara är en fråga om valfrihet i transportsystemet. Den är en del av lösningen på flera av vår tids största utmaningar: klimatförändringen, trängseln i våra städer och den försämrade folkhälsan. Om cykeln verkligen ska kun-

na spela den roll som den förtjänar i svensk trafikpolitik krävs dock politisk vilja och målmedveten styrning.

Därför föreslår vi att ett nationellt mål för cykeltrafiken upprättas av regeringen. Det är dags att Sverige går från fina ord till faktisk handling. Vi vill se ett tidsatt och kvantifierat mål, till exempel att cykeltrafiken ska fördubblas till år 2035. Detta är fullt möjligt, men då krävs att cykelpolitiken görs till just det som den bör vara: en integrerad del av samhällsplaneringen, inte en parentes.

Vi är inte ensamma i det här. VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, fick år 2021 i uppdrag att ta fram ett underlag för ett sådant mål. Det redovisades 2022. Vi anser att regeringen bör ta till vara dessa förslag och sätta fart mot ett mer hållbart, hälsosamt och cykelvänligt Sverige. Varför har regeringen väntat så länge?

Fru talman! Vi behöver bygga ut cykelinfrastrukturen på ett mer systematiskt sätt. I dag är det alltför många som cyklar i miljöer som inte är säkra. Det saknas sammanhängande cykelvägar. Det saknas belysning. Det saknas också planering på regional nivå för att underlätta cykelpendling mellan kommuner.

Förra veckan fick vi i utskottet reda på att Trafikverket under 2025 hade byggt 40 kilometer cykelväg. Sverige är ganska långt. Nu vet jag att sträckan Uppsala–Björklinge är med i denna statistik. Den cykelbanan är 20 kilometer lång och står alltså för hälften. Den är snart klar; man har kommit halvvägs.

De flesta cykelbanor byggs i städer, där det är kommunen som är huvudman. I 80 procent av fallen är det kommunen som har de flesta cykelbanorna. När ska vi få trygghet ute på landsbygden? Det är där Trafikverket bygger cykelbanor.

Fru talman! Särskilt viktigt är detta för barn och unga. Att kunna cykla till skolan ska vara en självklarhet, inte ett risktagande. Genom att skapa trygga cykelvägar bygger vi också en kultur där cykeln blir ett naturligt val från tidig ålder. Det är en investering i framtida hälsa, i mobilitet och i trygghet.

Vi vill att fler barn och ungdomar ska växa upp med cykeln som ett självklart färdmedel, inte med skjuts till skolan som norm. Det är inte bara klimatpolitik utan också frihetspolitik att barn själva kan ta sig till skolan, till fritidsaktiviteter och till vänner.

Fru talman! Vi vill uppmärksamma att de omfattande cykelstölderna är ett hinder för ökad cykling. De leder till stora kostnader för både enskilda och försäkringsbolag. De avskräcker även många från att cykla, då man inte vet om cykeln står kvar när man kommer för att hämta den.

Vi vill lyfta fram att regeringen bör ta flera olika initiativ och bland annat se över behovet av att inrätta ett cykelregister för att motverka cykelstölder och annan organiserad kriminalitet som är riktad mot cykelägare. Det finns ju två sorters tjuvar: de som tar en cykel bara för att de ska komma iväg någonstans och de som planerar sina stölder.

Vi har ju redan ett bilregister som fungerar bra. Varför inte använda samma princip för cyklar? Det skulle göra det svårare att sälja stulna cyklar och enklare att återfå sin egendom.

Fru talman! Vi behöver också anpassa lagstiftningen till ny teknik. Elcyklar blir allt vanligare. Det är ett glädjande steg mot ett mer hållbart resande, men utvecklingen går så snabbt att lagstiftningen inte hänger med.

Vi vill därför att regeringen driver på för en gemensam EU-standard för laddning av elcyklar. Det är en enkel åtgärd som skulle kunna förenkla vardagen för många konsumenter, minska sårbarheten och dessutom stärka säkerheten.

Många av oss här i kammaren vet hur svårt det är att få in batteriet här i riksdagen; man måste gå bakvägen. Det måste finnas ett annat sätt.

Det gäller inte minst att förebygga bränder och explosioner kopplade till cykelbatteriet. Detta är ett växande problem som förtjänar mer uppmärksamhet. Vi vill se mer forskning och bättre reglering. Det handlar om trygghet och tillgänglighet och om att Sverige ska ligga i framkant i den gröna teknikomställningen.

Fru talman! Det här är inte någon marginell fråga eller någon cykelpolitisk nischdebatt. Det här handlar om framtidens transporter, framtidens folkhälsa och framtidens klimatmål. Det handlar om en politik där vi inte bara planerar för bilen utan också för människan.

Vi socialdemokrater vill göra livet enklare, tryggare och hållbarare för dem som väljer cykeln. Det krävs investeringar, men framför allt krävs en tydlig politisk inriktning. Ett nationellt mål för cykling är inte bara ett styrmedel utan också en viljeyttring om vilket samhälle vi vill bygga.

Till er i regeringsunderlaget vill jag säga följande: Ni pratar gärna om frihet, ansvar och långsiktig hållbarhet. Visa då att ni menar allvar! Ställ er bakom ett nationellt mål för cykling! Det är klokt, det är konkret och det är vad Sverige behöver.

(Applåder)

I detta anförande instämde Kadir Kasirga (S).

Anf. 85 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Nästan alla vi svenskar har någon gång lärt oss cykla. Vi minns friheten, balansen, farten och känslan av att plötsligt ta oss fram på egen hand. Men cykelfrågor handlar inte om nostalgi. De handlar om hur människor faktiskt tar sig till jobbet, till skolan och ut i livet. Det är därför vi måste prata mindre om symboliska mål och mer om en fungerande verklighet. Människor börjar inte cykla mer för att staten sätter nya rubriker. Människor börjar cykla mer när det är tryggt, enkelt och möjligt i vardagen.

Cykeln är ett viktigt transportmedel. Den bidrar till bättre hälsa, minskad trängsel och ett mer hållbart transportsystem. I städer som min hemort Karlstad fungerar cykeln ofta mycket bra, särskilt för kortare resor. Där kan den vara ett självklart val i vardagen. Men Sverige är större än sina stadskärnor. I stora delar av landet är avstånden långa och alternativen få. Där är bilen inte ett problem utan en förutsättning för att vardagen ska fungera.

Det är inte möjligt att bygga järnväg till alla landets delar, och det är inte ett hållbart resande att tänka att man ska kunna cykla överallt. En seriös trafikpolitik måste därför stärka cyklingen där den fungerar bäst och samtidigt värna framkomligheten i hela landet och att kommunerna bygger upp en sådan struktur.

När vi talar om cykelfrågor talar vi oftast om klimat och stadsplanering. Alltför sällan talar vi om barnen. Varje dag cyklar barn till skola, träning och kompisar. Cykling ger frihet, hälsosam rörelse och självständighet, och det ska vi främja. Men vi vuxna har också ett ansvar. Siffrorna är allvarliga. I Sverige skadas cirka 2 800 barn varje år så allvarligt i cykelolyckor att de behöver uppsöka sjukhus. Det innebär i snitt sex barn varje vecka. Cykelolyckor är den vanligaste trafikolyckan bland barn under 15 år.

Trots att det är lagstadgat att barn under 15 år ska bära hjälm använder bara 64 procent av dem det. I olyckor med elsparkcyklar saknade över hälften av de skadade barnen hjälm. Det här är inte bara statistik i en rapport. Det här är barn som får bestående men och familjer som får sin vardag förändrad på ett ögonblick. Folksam's cykelhjälmstest från 2025 visade att en dålig barnhjälm ger fyra gånger större risk för hjärnskakning än en bra barnhjälm, trots att alla testade hjälmar var EU-godkända. Godkänt är alltså inte alltid tillräckligt.

Trafiksäkerhet handlar därför inte bara om teknik och infrastruktur. Det handlar också om att skapa en kultur där barns säkerhet alltid kommer först, och detta måste vi prata ännu mer om. Det handlar om säkrare trafikmiljöer runt skolor, bättre underhåll av cykelvägar och tydlig information till föräldrar och barn. Det handlar också om att hjälmanvändning måste tas på större allvar. För att barn ska kunna cykla tryggt utan att riskera liv eller hälsa måste vi ta detta på allvar, se till att genomförandet blir mycket bättre och upplysa föräldrar om hur viktigt detta är. Det är inte en detalj i trafikpolitiken; det är en grundläggande trygghetsfråga att barn kan cykla säkert till skola, lek och fritidssysselsättning.

Cykeln är också en del av något större. Den är en del av folkhälsan och föreningslivet. Den är en del av människors möjligheter att röra sig mer i vardagen. Därför är det positivt att regeringen har agerat för att ideella föreningar fortsatt ska kunna anordna motionslopp och andra arrangemang på statliga vägar utan att drabbas av orimliga kostnader. Trafikverket kan nu avstå från att ta ut ersättning från ideella föreningar upp till 150 000 per arrangemang. Det är ett konkret beslut som gör skillnad för tusentals aktiva runt om i landet.

Sverige byggs inte bara av planer och myndigheter. Det byggs av ideella krafter, eldsjälar och människor som skapar rörelse och gemenskap i hela landet. Det ska vi politiker underlätta, inte motarbeta. Vi ska göra det lättare att cykla där cykeln fungerar bäst. Vi ska göra det tryggare att cykla, särskilt för barn och unga, och vi ska se till att hela transportsystemet håller ihop. Vi ska inte skapa nya rubriker utan se till att det vi har beslutat genomförs och fungerar.

Verklig trafikpolitik handlar inte om att välja mellan cykel och bil utan om att människor ska komma tryggt fram varje dag. När ett barn sätter sig på en cykel ska det inte vara början på en risk utan början på en möjlighet – en möjlighet att röra sig, att växa och att bli självständig. Vårt ansvar som beslutsfattare är att se till att den möjligheten är trygg. Barns säkerhet i trafiken är inte en teknisk fråga; det är en moralisk skyldighet.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.
(Applåder)

Anf. 86 MALIN ÖSTH (V):

Fru talman! Jag börjar mitt anförande med att citera en bit ur en text. Så här låter den: "Föräldrar skall kunna känna trygghet i att deras barn kan färdas säkert till skola och aktiviteter. På samma sätt måste både yrkesarbetare och pensionärer slippa den känsla av utsatt osäkerhet det innebär att cykla på väg trafikerad av bilar, bussar och lastbilar. Mot denna bakgrund är byggandet av sammanhängande cykelstråk mycket viktigt."

Det här är viktigt och sant, och det är också faktiskt precis vad Vänsterpartiet motionerar om i år, alltså att staten ska ta ansvar för en trafiksäker, sammanhållen cykelinfrastruktur. Men den text jag läste upp kommer inte från vår motion utan från en motion som Moderaterna väckte under förra mandatperioden och som undertecknades av bland andra Maria Stockhaus och Sten Bergheden. De sitter båda i trafikskottet denna mandatperiod och yrkar nu, som representanter för regeringssidan, avslag på precis det de själva tyckte, och får jag anta fortfarande tycker, är viktigt och angeläget.

Sådant här gör att jag nästan tappar sugen lite grann, för varför sträva efter inflytande och regeringsmakt om man sedan när man får inflytande inte genomför det man sagt att man vill? Moderaterna har en bra cykelpolitik i opposition men tyvärr en obefintlig cykelpolitik i regeringsställning.

Detta bekräftas också av Riksrevisionen, som granskat regeringens arbete för att förbättra cykeltrafikens förutsättningar. Riksrevisionen konstaterar i sin rapport att det finns flera allvarliga brister. Man beskriver en cykelinfrastruktur som inte hänger ihop och inte är trafiksäker och där alldeles för många cyklister skadas allvarligt i mötet med övrig trafik. Det här är en viktig rapport för alla som vill se en förbättrad cykelinfrastruktur, men regeringens svar på rapporten har varit väldigt avmätt. Svaret var ungefär: "Tack för synpunkterna. Hej då!" Detta visar på låg ambition i cykelfrågor.

Cykeln är också lågt prioriterad i förslaget till ny nationell plan. Den har inte ens fått en egen rubrik i planen utan är inpetad i hälsoavsnittet genom några få meningar om cykling. Det visar tydligt att cykel inte ses som ett trafikslag i sin egen rätt utan får vara med lite på ett hörn, liksom på nåder. Det här sättet att hantera cykel strider mot den cykeldeklarationen som Sverige undertecknade så sent som våren 2024, alltså under den här regeringens tid. Cykeldeklarationen lyfter fram cykel som ett centralt trafikslag för omställning, folkhälsa och framkomlighet och förordar att cykling ska integreras i den övriga transportplaneringen.

När regeringen får frågor om vad man gör för att uppfylla cykeldeklarationen pekar man på landets kommuner och regioner och säger att det är deras ansvar och menar att deklarationen inte är rättsligt bindande. Jag funderar: Varför så låg ambition? Jag förstår det inte. Vad är problemet? Vi måste kunna bättre än så här.

Från Vänsterpartiet har vi flera förslag. Vi vill se en ändring i väglagen för att bryta låsningar och göra det möjligt att bygga cykelväg utan krav på samfärdsel eller funktionellt samband med statlig väg.

Vi vill också utreda befintlig cykelinfrastruktur för att identifiera brister och öka framkomligheten för cyklister. Vi vill se ett nationellt mål för ökad cykling, och vi vill också damma av och aktualisera den nationella cykelstrategin från 2017 – en strategi som ingen i dag verkar veta om den fortfarande gäller.

Vi vill också att VTI ges i uppdrag att följa upp sin rapport från 2017 om cykling bland barn och unga och att de ges ett uppdrag att ta fram konkreta förslag på åtgärder för att kunna öka och främja cykling bland barn och unga.

Fru talman! Cykel förtjänar mer än några rader under hälsoavsnittet i nationell plan. Det är dags att lyfta fram cykeln som ett eget trafikslag i sin egen rätt. Det är dags att ta intryck av alla de länder och städer runt om i Europa som har kommit så mycket längre än vad Sverige har gjort på det här området.

Genom ökad cykling kan vi bocka av flera nationella mål. Det bidrar positivt till de transportpolitiska målen, miljömålen, klimatmålet och folkhälsomålet. Det är hög tid att trampa igång det här nu!

Jag yrkar bifall till reservation 12.

(Applåder)

Anf. 87 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Just nu debatterar vi ett cykelbetänkande.

Cykling har, precis som många andra trafikslag, egentligen olika syften. Ett av de viktigaste syftena är att ge barn och ungdomar möjlighet att ta sig till skolan, idrottsutövande eller andra event som man känner för. Cykling är också ett sätt att utveckla en arbetsmarknadsregion, ofta inom en kommun.

Det är detta som är lite av poängen: I den kristdemokratiska ideologin är vi rätt noga med subsidiaritetsprincipen – ett begrepp som används inom EU och som många av oss upplever som vanligt. Det handlar om att göra så kallade subprövningar. När jag lyssnar på debatten, fru talman, hör jag en önskan om att flytta ansvaret, i det här fallet för cyklar, högre upp i hierarkin. Det låter som att det rent allmänt skulle förändra något, men det tror inte jag att det gör.

Jag tror i stället att det är väldigt bra att cyklingen är ett kommunalt ansvar. Jag tror att det är mycket bättre att kommunerna äger frågan just när det gäller cykel, resurser och resurseffektivitet. Om man vill binda samman cykelleder mellan olika kommuner kan Trafikverket redan i dag bistå. Riksrevisionen har också pekat på att det i dag är fullt möjligt att bygga nya cykelleder som inte är kopplade till annan väg.

Detta är spännande, för jag får erkänna att jag själv så sent som för ett år sedan också var av uppfattningen att man var tvungen att följa Trafikverkets väg för att få bygga en gång- och cykelväg. Jag är därför tacksam för att Riksrevisionen har pekat på att det inte är riktigt så man ska tolka lagen. Många kommuner borde ta och titta på detta.

Det finns en annan fråga som jag har lyft internt. Det är ju så med partipolitik att man inte alltid får med sig alla, och det är också så när man förhandlar mellan olika partier. Jag skulle vilja se en ny klassificering av gång- och cykelvägar. Jag har redan varit tydlig med att jag anser att cykling är ett kommunalt ansvar, men om en kommun i dag söker pengar hos Trafikverket och vill ha en samverkan är det alltid den höga standarden på gång- och cykelväg som gäller. Jag är lite tveksam till detta.

Låt mig ta ett praktiskt exempel. Hemma i Uddevalla har vi en gammal järnväg, Lelångebanan, som går genom stora delar av Dalsland. Den har av flera kommuner i samråd med markägarna gjorts i ordning till en fantastisk gång- och cykelväg. Den är dock ingen gång- och cykelväg, för den

har varken asfalt eller något annat. Men den är alltid iordninggjord, och väldigt många människor går där med hunden, cyklar och så vidare. Men det går inte att söka pengar för Lelångebanan om man skulle vilja iordningställa den. Nu har vi en sådan tur att det handlar om en gammal banvall, så den är väldigt stabil i sig.

Man skulle mycket väl kunna tänka sig att ha olika nivåer på gång- och cykelvägar, alltifrån den här typen av banvallar till det jag själv har kallat för cykelmotorvägar. Jag fick då skäll för att jag sa ”motor”, men det handlar alltså om doserade banor. Man har testat detta i Skåne, om jag inte är helt fel ute. Här borde det finnas en öppning för hur man söker pengar, även om ansvaret är kommunalt.

När det gäller trafikregler har jag själv vid flera tillfällen lyft att man borde titta på 1,5-metersregeln. Man borde även fundera på och se över vad som gäller vid högersvängar och så vidare. Jag är därför väldigt glad för att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda avståndsregler och tydliga riktlinjer för hur förare av motorfordon ska uppmärksamma cyklisterna. Jag tycker att detta är positivt, och jag hoppas att man i samband med detta även kan se över andra regelförenklingar som skulle göra det lättare att cykla.

Flera talare har redan lyft det som är det tråkiga med cyklandet, nämligen att vi ser många olyckor. Vi satt några stycken och småpratade före debatten, bland annat om elsparkcyklarna. De definieras som cyklar i dag, och det är bland dem vi ser väldigt många olyckor. Vi ser också, apropå folkhälsa, barn och ungdomar som slutar cykla och går över till elsparkcyklar. Jag har själv barnbarn, och de är på farfar och tycker att det vore kul med en elsparkcykel.

Frågan är om man inte borde fundera på lätt mopedkort för elsparkcykel med tanke på de skador vi ser. Nu fripratar jag lite, för jag tycker att vi kan göra det i kammaren ibland. I dag definieras en elsparkcykel som en cykel, men med tanke på de skador vi ser är frågan om vi inte kommer att få återkomma och titta över detta framöver.

Oberoende av de allmänna funderingarna i all ödmjukhet i en talarstol är det glädjande att kommunerna faktiskt agerar. Här i Stockholm ser vi en oerhört stor skillnad mot för några år sedan, för kommunen har styrt upp var man kan parkera och hur man kan köra. Kommunen har även strypt hastigheten i vissa delar av staden, exempelvis inne i Gamla stan. Återigen: Cyklingen är ett kommunalt ansvar, och det är positivt att kommunerna också tar ansvaret.

När det gäller Riksrevisionens kritik delar jag regeringens uppfattning att det är samhällsnyttan som ska vara avgörande när man bygger vägar, oavsett vilket fordon som avses. Jag anser inte heller att vi ska flytta ansvaret från kommun till stat.

Här får vi nog tänka efter allihop. Det förs en allmän diskussion i politiken om att när man bygger en ny väg ska man lägga en gång- och cykelväg bredvid. Sverige är ett våldsamt stort land. Om vi börjar göra detta på alla våra vägar kommer det att bli oerhört dyrt, och det kommer även att innebära att vi bygger färre vägar.

Det måste nog faktiskt göras en prövning: Var är det lämpligt med en vanlig väg? Var är det lämpligt med en väg som har en bred vägren där man kan cykla vid sidan av? Var är det nödvändigt med en gång- och

cykelväg? Utifrån detta perspektiv tycker jag egentligen att det svenska systemet i grunden fungerar väldigt väl.

Fru talman! Jag kan inte låta bli att ta upp ännu en sak, nämligen politikens eviga önskan om mål. Jag förstår att företag sätter mål, för det är en del av affärsidén. Man sätter ett mål, och så vill man uppnå det. Men i politiken har vi ett kollektivtrafikmål, och det finns de som önskar ett cykelmål. Då borde vi väl också ha ett mål för hur mycket bilarna ska öka, ett flygmål och ett järnvägs mål. Det där kommer att sluta ungefär som kommunernas befolkningsmål. Om alla kommuners befolkningsmål skulle nås inom tio år skulle det bo 40 miljoner människor i Sverige.

Det blir lite tramsigt ibland, fru talman, när vi politiker håller på med mål på det sättet. Näringslivet jobbar med mål; vi ska jobba med infrastruktur.

Då är jag tillbaka vid det jag inledde mitt anförande med: Cykelfrågor är i första hand ett kommunalt ansvar. Så ser subsidiaritetsprincipen ut. Jag tycker att det är klokt att vi fortsätter att ha det ansvaret kommunalt. Kommunerna är i många sammanhang fantastiskt duktiga på att se var det kan vara lämpligt att bygga ut.

Det kommer att komma en nationell plan, och i den kommer vi också att se vad som hamnar i de regionala planerna. Sedan får regionpolitiker och kommunpolitiker se var det är lämpligt att, eventuellt i samverkan, bygga gång- och cykelvägar mellan olika kommuner. Jag tror inte att det är just riksdagen som ska avgöra det för hela riket.

Med det, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag och avslag på alla motioner.
(Applåder)

Anf. 88 ANDERS KARLSSON (C):

Fru talman! I dag debatterar vi trafikutskottets betänkande 2025/26:TU13 *Cykelfrågor*.

Tittar man på definitionen av cykel ser man att den inte bara är vad man först tänker på. Också cyklar med elassistans, elsparkcyklar, rullstolar och även segways faller in under begreppet. Det blir lätt att vi bara tänker på traditionell cykling, och det stämmer väl många gånger i och med att den är helt dominerande, även om elsparkcyklarna ökar.

Cyklingen har många fördelar som gör att den bejakas. Cykling är bra för folkhälsan och ger snabba transporter. Om man ska någonstans här i Stockholm och tittar på en ruttplanering landar det ofta i att snabbaste sättet att ta sig fram är med cykel. Den har också förhållande låg investeringskostnad.

Men cyklingen har också nackdelar, såsom oskyddade trafikanter och stor risk för olyckor. Som vi har varit inne på är cykeln också stöldbegärlig som produkt. Här borde man väl använda ny teknik i lite större utsträckning än nu, gps-puck och annat, men det går ändå inte att komma ifrån att cykeln är stöldbegärlig.

Vi har ett stort cykelnätverk, fru talman, på 27 000 kilometer. Det är komplicerat att få in cykelvägar där en bilinfrastruktur redan är lagd. Kostnaden är förhållandevis hög.

Vi kan titta på kommunernas prioriteringar. Vi har ett skatteutjämningsystem som är viktigt för att skatteuttaget ska vara någorlunda rättvist och för att hålla ihop landet. Något liknande finns inte när det gäller infrastruktur för cykel. Här blir det stora skillnader. En mindre kommun med sämre ekonomi får många gånger välja bort cykelvägar för att klara välfärdens kärna, som skola, omsorg och kultur. Med tanke på hur viktigt det är med cykelvägar är det tråkigt att behöva göra de prioriteringarna.

Min hemkommun Nässjö har gjort en prioritering på sex kilometer som hade varit perfekt att lägga en cykelbana på, med tanke på att man lägger en reservvattentäkt som hade varit perfekt. Den gick inte. Däremot knyter man samman Nässjö och Eksjö längs med riksväg 40, som är två mil. Det kan verka långt, men vi kan titta på varför man gör det. Det var alltså en två-plus-ett-väg, där det blir hopplöst svårt att cykla – jag tror att det var Miljöpartiet som lyfte fram det i en reservation. Ibland blir det alltså tvunget att bygga ny infrastruktur för cykel vid två-plus-ett-vägar. Det är då bra att staten är med och finansierar de delarna.

Fru talman! Jag vill yrka bifall till reservation 10 under punkt 4, Infrastruktur för cykling.

Riksrevisionen ger i sin rapport svidande kritik mot statens åtgärder när det gäller att skapa goda villkor för cykeltrafiken i Sverige. Man kan sammanfatta kritiken med att de är ineffektiva och inte leder till ökad eller säkrare cykling. Det är beklagligt att regeringen avfärdar mycket av de rekommendationer som Riksrevisionen ger.

Jag vill lyfta att Trafikverket i större utsträckning måste planera för nationella cykelleder och cykelbanor. Varför? Jo, cykling är bra för folkhälsan. Dessutom ska utsläppen ned, och cykling ger minimalt med utsläpp. Cykeln tar också förhållandevis liten plats i en trafiksituation. Kalkylen är alltså positiv.

Som många har varit inne på saknas det nationella mål. Varför ska man ha nationella mål, ledamoten Magnus Jacobsson? Just när saker och ting är väldigt positiva är det viktigt att ha nationella mål just för att förstärka det positiva. Det gäller cykling i allra högsta grad. Jag hör att samtliga här egentligen är väldigt positiva till cykling. I den föregående debatten om flyget var det inte alls på det sättet. Här är det ändå skillnad på trafikslagen.

Det vi bör prioritera är resor till och från arbetet eller skolan. Det skapas en trafikosäker situation när fler börjar köra sina barn till skolan, just vid av- och påstigning. Kan vi få en bättre förståelse för hur man uppträder i trafiken blir det säkrare när våra barn cyklar till och från skolan men också när vi cyklar till och från arbetet.

Jag vill också nämna cykel på järnväg. Vi ska inte bara tänka cykel från punkt A till punkt B utan också få in andra trafikslag som järnväg, så att man får med sig sin cykel eller elskoter på järnvägen på ett enklare sätt än i dag.

Den del som är problematisk är olyckorna. Det är också därför jag tycker att man ska ha ett mål. Har man ett mål för cykling lyfter man också upp det som är problematiskt, och det är olyckorna.

Olyckorna har ökat på totalen. Mellan 2022 och 2024 ökade antalet cykelolyckor från 700 till 800. Under samma period gick antalet bilolyckor ned med 300 för att 2024 ligga på 1 600. Cykelolyckorna ligger alltså på hälften av detta, och det är en väldigt hög andel. Då har jag bara tittat på svåra olyckor; det blir annorlunda om man tittar på olyckor tvärs över.

Vad avser de svåra olyckorna är tekniken i fråga om hjälmar viktig. Det finns bättre och sämre hjälmar, och det är viktigt att belysa frågan. Försäkringsbolagen är duktiga på att stimulera hjälmanvändandet, men det är ju för att olyckorna utgör en stor kostnad för försäkringsbolagen. Därför finns det ett egenintresse i att driva på i frågan.

Fru talman! Jag avslutar med att säga: Man cyklar för lite. Låt oss ändra på detta.
(Applåder)

Anf. 89 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det var två saker jag reagerade lite på. Det ena är begreppet nytta, upplevd nytta och att vissa grejer är nyttigare. Det som har varit absolut nyttigast för Sverige och för människorna är bilens införande. Det har förändrat vår arbetsmiljö och vad människor känner. Bara en sådan sak som att en sen kväll åka från Göteborg till Uddevalla – det är helt tomt på vägen, man är lite trött och sliten och så får man känna den där friheten.

När mina barn var små hade jag en cabriolet. Min lilla kille var med när jag köpte den, och han lade sig i baksätet. Jag frågade honom vad han gjorde, och han svarade: Pappa! Jag älskar den här bilen.

Det handlar inte bara om en känsla av frihet, utan bilen har gett oss frihet, välfärd och fungerande sjukvård. Begreppet nytta blir därför spännande.

Jag reflekterade över sträckan Eksjö–Nässjö. Jag gick ut på nätet och ställde den enkla frågan om hur många som använder den. Sträckan är ny – den öppnades väl 2025. Svaret från Chat GPT var: Svårt att bedöma. Jag tror att det kommer att vara svaret även om tre år, fyra år och fem år.

Det här är problemet: Om vi sätter ett mål kommer myndigheten Trafikverket att i enlighet med målet bygga gång- och cykelvägar på diverse ställen där de inte används eller används marginellt. Det är kostnadsdrivande på ett felaktigt sätt. Det hade varit bättre om gång- och cykelvägspengarna använts inom de två kommunerna, och sedan kunde vi i enlighet med vad som har framförts i tidigare anföranden göra det enklare att ta med sig cykeln på bussen eller tåget. Det är framför allt i tätorten som cykeln fungerar som inom en arbetsmarknadsregion, men det gäller också där barn och ungdomar använder cykeln för att ta sig till skolan.

Anf. 90 ANDERS KARLSSON (C) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Magnus Jacobsson för frågan.

Varför ställa olika trafikslag mot varandra? Jag instämmer i ledamotens beskrivning av frihetskänslan som en bil ger och nyttan. Här pratade jag egentligen om nyttan för folkhälsan och miljön. Den frihetskänsla jag kan känna i dag med en bil är att jag kan ta med en cykel även med bilen, speciellt i ledamotens hemtrakter på västkusten. Sommartid är det inte så lätt att parkera – det som skulle ge en frihetskänsla i det området.

Angående sträckan mellan Nässjö och Eksjö instämmer jag i ledamotens uppfattning. Precis som jag sa funderade jag över hur många som kommer att använda sträckan. Detta beror på att man hade skapat två-plus-ett-vägar som gjorde det enormt svårt att ta sig fram med cykel. Det fanns en logik i detta.

Jag lyfte fram vägen mellan Bodafors och Nässjö, som är sex kilometer, och den borde ha varit självklar för arbetspendling. Här finns inte en

logik i fråga om att göra rätt prioritering, utan det beror på vem som betalar och de prioriteringar som görs i kommunen.

Anf. 91 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är lite grann det här som är min poäng, det vill säga att inte ställa transportslag mot varandra. Det är vad som händer när man sätter upp kollektivmål och cykelmål. Då ställer vi plötsligt trafikslag mot varandra.

Av någon besynnerlig anledning är det alltid alla trafikslag som inte är bil eller flyg som ska ha ett mål, ungefär som att bil och flyg vore ondskan på jorden. Tvärtom är bil och flyg oerhört väsentliga för ett fungerande transportsystem.

Vad gäller bil och flyg behöver vi däremot jobba på att få dem att bli mer miljövänliga, och vi behöver jobba på att ta fram en annan bränslemix. Det gör vi redan och är tämligen överens.

Fru talman! Jag vidhåller att jag är lite förvånad över iveren att ha just ett cykelmål.

Likadant är det i frågan om olyckor. Det finns redan ett mål, nämligen noll dödade och skadade i trafiken. Det är därför vi har statistik, och vi mäter var skadorna sker i fordonen. I det här fallet ser vi att antalet cykelolyckor ökar. Jag har inte djuplodat i detta, men jag misstänker att det är antalet olyckor med elsparkcyklar som går upp. Det är ju där vi ser en ökad användning. Då måste vi vara beredda att vidta åtgärder. Men jag är inte säker på att cykelmål i sig kommer att leda till färre trafikolyckor. Om vi däremot förbättrar infrastrukturen i tätorter där många bor och där många använder elsparkcykel eller vanlig cykel kommer det troligtvis att leda till färre olyckor.

Vi som bor på landsbygden eller i närheten av landsbygden borde ställa krav på att i samband med två-plus-ett-vägar ha rejäla väggenar. Folk måste kunna ta sig fram även på landsbygden, men man ska tänka efter redan när man bygger den vanliga vägen. Annars blir det de tvingande fenomenen.

Anf. 92 ANDERS KARLSSON (C) replik:

Fru talman! Jag värdesätter ändå att vi landar i fokus på olycksrisken.

Antalet dödsolyckor med cykel är 27 för 2024. Samtidigt var det 117 dödsolyckor med bil. Men i fråga om svåra skador blir antalet stort för cykel. Olyckorna har ökat med elskotrar, men det handlar inte om de allvarliga olyckorna. Troligtvis är det för att man står lägre på en elskoter, och då blir inte olyckorna fullt så allvarliga som med vanlig cykel. Samtidigt innebär volymökningen att det blir en olycksrisk, och då måste vi ha koll på den.

Precis som har tagits upp tidigare under eftermiddagen ska vi ha fullt fokus på att hjälmen är viktig för både cykel och elskoter.

Anf. 93 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Vi har under dagen debatterat trafikutskottets betänkande om cykelfrågor.

Fru talman! Det finns många fina fördelar med att människor cyklar, inte minst bättre hälsa och minskad trängsel i kollektivtrafiken. Därför vill Liberalerna underlätta för cyklisterna. En av flera viktiga förutsättningar

för att få fler att cykla är dock att det finns sammanhängande säkra vägar och att de underhålls kontinuerligt.

Det finns tyvärr alldeles för många ogenomtänkta trafikmiljöer som försvarar för cyklister, inte minst i våra städer. Vi måste arbeta för att cykelbanenätet ska hänga ihop och, kanske ännu viktigare, att underhåll av cykelbanorna genomförs. Ett hål i vägen märks knappt för en bilist, men för en cyklist kan det sluta i en olycka där man skadar sig riktigt allvarligt. Jag har själv flera vänner som har slutat cykla efter olyckor på undermåliga vägar. Här behövs krafttag, men detta är främst kommunernas ansvar.

För att underlätta för pendling med cykel vill vi liberaler se en sammanhållen planering av cykelvägarna på regionnivå och att kommunerna samverkar över gränserna. Det är inte rimligt att standarden på en cykelväg försämras vid en kommungräns. Vi vill se fler satsningar på sammanhängande regionala cykelstråk, för att göra det lättare att cykla längre sträckor.

Liberaterna vill också öka möjligheten att ta med cykeln på pendeltåg och bussar. Genom att göra det möjligt att kombinera att åka kollektivtrafik med att cykla tror vi att fler kan låta bilen stå och därmed göra en insats för miljön och minska trängseln på vägarna.

Elsparkeykeln är mycket intressant när det gäller att transportera sig till och från kollektivtrafiken. Den tar liten plats på tåget och tar dig sedan smidigt den sista biten på resan.

Fru talman! Liberalerna är positiva till elsparkcyklar. Det har blivit en tydlig nisch när det gäller att transportera sig kortare sträckor. De har funnits i några år nu, och både de positiva och tyvärr negativa effekterna av elsparkcyklarnas intåg har visat sig. Vi börjar komma till rätta med parkeringsproblemen, som var det helt dominerande inslaget när de kom. Men det kvarstår arbete med att sätta in åtgärder mot de ökande personskadorna, som vi hört om tidigare i debatten. Tyvärr har det också varit flera dödsfall.

Framkomligheten för alla gångtrafikanter, inte minst för äldre och personer med funktionsnedsättningar, är avgörande för oss. Det behövs tydligare regler för elsparkcyklar men också bättre tillsyn av efterlevnaden av de regler som finns. Det som det inte finns tillsyn över, det som inte kollas, efterlevs inte.

Fru talman! Cyklister är oskyddade i trafikmiljön. Separata cykelvägar finns på många ställen, men ofta delar cyklister vägbanan med bilister. Trafiksäkerheten behöver förbättras. Det gäller inte minst när cyklister blir omkörda.

Sverige har en lång tradition av att vara det främsta landet när det gäller trafiksäkerhet. Vi är kända för vår nollvision, som många länder tar efter. Vi bör därför gå före även när det gäller cykling. Liberalerna har i motioner i riksdagen under lång tid drivit på för ett hastighetsberoende avstånd på minst en och en halv meter vid omkörning, vilket är fast förankrat i forskningen i Sverige. En sådan regel skulle signalera till bilförarna att fler faktorer än bara avståndet påverkar trafiksäkerheten och att det krävs riskkompensation vid omkörningar. Samtidigt vill jag betona att det måste vara enkelt för bilförare att komma ihåg regeln för att den ska få effekt.

Nu har Liberalerna tillsammans med våra samarbetspartier gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda hur en regel för ett minimiavstånd vid omkörning av cyklister kan införas. Det är ett mycket positivt första steg för säkrare cykling på bilvägar. Uppdraget ska rapporteras senast den 30 augusti i år.

Trafiksäkerhet på väg för cyklister är inte minst viktigt för cyklister som deltar i cykellopp. Cykellopp är en viktig morot för att öka cyklandet och därmed stärka hälsan. Regeringen har därför tillfört permanent medel så att den tidigare avgiften för att bland annat sätta upp tillfälliga skyltar om cykellopp på vägarna har tagits bort. Det blir en positiv ekonomisk lättnad och ett erkännande av det viktiga arbete som alla som arrangerar cykellopp gör för hälsan i Sverige.

Fru talman! Slutligen: Tekniken utvecklas snabbt, och vi ser en ständig utveckling av cykelkonceptet. Det gäller inte minst elcyklar och elsparkcyklar. Liberalerna ser positivt på utvecklingen. Samtidigt måste trafiksäkerheten värnas. Tyvärr har vi som sagt sett en ökande trend av antalet olyckor med oskyddade trafikanter de senaste åren. Det är därför viktigt att forskning om olika aspekter av cykling får fortsatt stöd, så att vi kan förstå hur cykling kan underlättas och hur vi kan minimera antalet cykelolyckor framöver.

Forskningens kunskaphöjande arbete är viktigt för att vi framåt ska kunna vidta rätt åtgärder och göra det mer attraktivt att cykla. Det gäller inte minst för våra barn, så att barnens föräldrar kan känna att det finns en säker cykelväg för barnen och vågar släppa i väg dem. I det sammanhanget är tankarna att kanske måla en signal på vanliga vägar, där bilar också kör, om att det kan komma en cyklist.

Avslutningsvis vill jag yrka bifall till utskottets förslag till beslut och avslag på alla motioner.

Anf. 94 JACOB RISBERG (MP):

Fru talman! Jag vill inleda med att lyfta upp den nationella cykelstrategin från 2017. Den var den första i sitt slag i Sverige och togs fram när Miljöpartiet satt i regeringen. Cykelstrategin var ett viktigt steg för att främja ökad och säker cykling.

Mycket har dock hänt sedan dess. Intresseorganisationer, kommuner och regioner har upprepade gånger frågat om den fortfarande är aktuell. Nu slår även Riksrevisionen fast att strategin är föråldrad och behöver uppdateras. Det är kritik som regeringen inte kan blunda för.

Riksrevisionen pekar särskilt på att det saknas tillräckligt tydliga krav på framkomlighet för cykeltrafiken. Det instämmer jag helt i. Regeringen bör snarast utreda statliga principer eller krav för var grundläggande framkomlighet måste säkerställas och ge Trafikverket ett uttalat ansvar för att upprätthålla den inom det statliga väghållaransvaret.

Vi har dessutom den europeiska cykeldeklarationen, som är en viktig vägvisare och lyfter fram cyklingen som ett av de mest effektiva verktygen för att nå mål inom klimat, folkhälsa, social inkludering och ekonomi. Deklarationen innehåller 36 åtaganden. Sverige har skrivit under den. Men ingenting i regeringens skrivelse visar hur man tänker uppfylla dessa löften. Det finns inte ett ord om hur de brister som Riksrevisionen lyfter upp ska rättas till. Jag menar att Sverige bör kraftsamla för att förverkliga intentionerna i denna europeiska deklaration. Det vore ett tydligt steg framåt.

Fru talman! Cykling ska vara en reell möjlighet, inte bara i städerna utan i hela landet. Moderna elcyklar gör det möjligt att cykla längre sträckor, men då måste det också finnas cykelvägar. Tyvärr begränsas utvecklingen i dag kraftigt av hur väglagen tolkas. Den nuvarande tolkningen innebär att cykelvägar på landsbygden nästan alltid måste ligga

precis intill en bilväg. Det förhindrar smarta, logiska och gena stråk och har fått skarp kritik i Riksrevisionens granskning.

Trafikverket tolkar lagstiftningen som att cykelvägar måste avlasta en befintlig statlig väg. Det gör att man inte kan bygga cykelvägar vid motorvägar eller där de saknar direkt koppling till en bilväg, även om det ofta vore den bästa lösningen för cyklister. Det stoppar i praktiken regionala pendlingsstråk som skulle kunna ge stora klimat- och framkomlighetsvinster.

Vi måste också vara ärliga; cykelvägar intill stora bilvägar är inte attraktiva. De är bullriga, hälsofarliga och ofta längre än mer direkta dragningar. Och när cykelvägen inte räknas som allmän väg skapas oklarheter om ansvar, markåtkomst och underhåll.

De här problemen har varit välkända länge. Riksrevisionen säger tydligt att tolkningen av väglagen försvårar eller omöjliggör byggandet av attraktiva cykelvägar. Det håller såväl kommuner som regioner och Trafikverket själva med om. Regionerna vill ändra lagen, SKR vill modernisera den och Trafikverket varnar för att den hindrar effektiva lösningar.

Trots allt detta avvisar regeringen nästan alla Riksrevisionens rekommendationer och menar att lagen redan är tillräckligt flexibel. Men den som arbetar praktiskt med cykelplanering vet att det inte stämmer. Därför menar jag att regeringen skyndsamt måste återkomma med förslag om att ändra väglagen. Det måste bli fullt möjligt att bygga friliggande cykelvägar utan krav på funktionellt samband med en bilväg. Trafikverket bör också få i uppdrag att se över sina interna principer, så att vi säkerställer likvärdig markåtkomst för cykelvägar och bilvägar.

Fru talman! Jag vill också tala mer övergripande om cykelns roll i transportsystemet. Jag tycker att cykeln är ett fantastiskt transportmedel. Den är billig, effektiv, tyst och hållbar. Den är bra för klimatet, för ekonomin och för folkhälsan.

Ändå har cyklingen minskat i stora delar av landet under decennier. Varför då? Jo, för att vägnätet inte längre är anpassat för cykling, särskilt inte på landsbygden. Bredare bilar, högre hastigheter och två-plus-ettvägar med räckan har gjort vägarna farligare för oskyddade trafikanter. Den lilla vägren som funnits har ätits upp. Cykeln har trängts bort. Det här måste vi ändra på.

Miljöpartiet vill därför införa landsbygds miljööavtal – motsvarande de tidigare stadsmiljöavtalen – för att stärka cyklingen i hela landet. Trygga, säkra och gena cykelstråk ska inte vara något som endast storstäder får.

Kommunerna gör redan mycket. De bygger cykelgarage, leder om trafik kring skolor, skapar mobilitetslösningar, inför förmåncyklar och integrerar cykeln i planeringen. Men på nationell nivå behandlas cykeln tyvärr fortfarande som ett bihang. Trafikverkets prioriteringar fokuserar på biltrafiken, och de statliga satsningarna på cykling är marginella.

Sverige saknar fortfarande nationella mål för cyklingen. Vi har allmänna ambitioner men inga konkreta mål, och utan mål saknas drivkraften i Myndighetssverige. VTI har tagit fram ett förslag om att fördubbla cyklingen till 2035. Det är ett mål som riksdagen bör fastställa.

Men ett mål räcker inte. Det måste också följas av resurser. Länder som Österrike, Irland och Nederländerna satsar omkring 10 procent av sin infrastrukturbudget på cykling. Sverige ligger på runt 1 procent. Denna rege-

ring har dessutom tagit bort stadsmiljöavtalen och stoppat det färdmedelsneutrala reseavdraget – två reformer som hade stärkt cyklingen rejält.

Fru talman! Jag vill också lyfta frågan om säkerhet. Omkörningar är en av de största riskerna för cyklister på landsbygden. I flera länder har man infört en hänsynsregel om minst 1,5 meters avstånd vid omkörning. Transportstyrelsen har sagt nej till detta utan att redovisa någon empirisk grund. Samtidigt visar forskning från bland annat VTI att upplevd trygghet kräver 2,5–3 meters avstånd vid omkörningar i 70–90 kilometer i timmen.

Det är tydligt att dagens regler inte räcker. Därför bör en möjlighet att ha en 1,5-metersregel på utpekade sträckor införas även i Sverige. Det skulle göra stor skillnad för den upplevda tryggheten och öppna dörren för mer cykling på landsbygden.

Fru talman! Sammanfattningsvis behöver Sverige tydliga mål, modern lagstiftning och verkliga satsningar på cykeltrafiken. Riksrevisionen har gjort sitt jobb. Nu är det dags för regeringen att göra sitt.

Jag stöder såklart Miljöpartiets samtliga reservationer, men för att spara lite voteringstid yrkar jag bifall enbart till reservation 11.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 25 mars.)

§ 7 Statlig förvaltning och statistikfrågor

Finansutskottets betänkande 2025/26:FiU25
Statlig förvaltning och statistikfrågor
föredrogs.

Anf. 95 ADAM REUTERSKIÖLD (M):

Fru talman! Statens styrning av Sverige är ett av de mest grundläggande områden vi kan diskutera här i kammaren. Hur staten organiserar sig, hur myndigheter styrs och hur politiska beslut omsätts i praktiken avgör i hög grad hur vårt samhälle fungerar. Därför är jag lite förvånad över att intresset för de här frågorna ibland är begränsat, vilket vi till exempel kan se på den korta talarlistan för denna debatt. Hur vi använder skattebetalarnas pengar på bästa möjliga sätt är ju avgörande för alla partier. Det är också utgångspunkten för det här betänkandet om statlig förvaltning och statistik.

Fru talman! Statens styrmodell för hur man går från politiska beslut till konkret förändring i verksamheterna är avgörande för hur vi i framtiden ska få resurserna att räcka till alla de områden som vi vill prioritera. I budgetpropositionerna för 2024 och 2025 har regeringen tydligt slagit fast att medborgarnytta, effektivitet och förenklingar ska vara ledord för statens verksamheter. Statsförvaltningen har dessutom varit öppen för omprövning och prioritering. Det är viktiga principer. Politik handlar ytterst om att prioritera, inte bara vad vi ska göra utan också vad vi inte ska göra, och om hur vi väger alla samhällsintressen mot varandra.

Fru talman! Vi lever i en tid av snabb förändring. Världen förändras i en takt som vi kanske inte riktigt har upplevt tidigare. Under de senaste åren, inte minst de senaste månaderna och de senaste dagarna, har vi sett hur politiska, ekonomiska och säkerhetspolitiska förändringar påverkat förutsättningarna för vårt samhälle. Det innebär också att staten måste bli bättre på att anpassa sig. Den enda verkliga konstanten i framtiden kan mycket väl vara vår förmåga att förändra oss. Det samhälle som klarar detta bäst är det samhälle som anpassar sina institutioner och styrningar snabbast. Det samhället kommer också att vara det som lyckas bäst ekonomiskt och socialt i framtiden.

Fru talman! I dag är statens styrning till stor del organiserad kring enskilda departement och myndigheter. Varje myndighet har sitt uppdrag och ansvarsområde och ibland sina mål. Det är i grunden en fungerande modell, men den innebär också vissa begränsningar. Samordningen mellan de olika delarna av staten är ibland svår att utföra. Beslut inom ett område kan få stora konsekvenser inom ett annat. Därför behöver vi i högre grad arbeta med styrning som ser till att helheten i samhället tillvaratas.

Fru talman! När man talar om förändringsarbete brukar man ibland säga att det finns två grundläggande frågor: att göra saker rätt och att göra rätt saker. Låt mig börja med den första frågan: att vi gör saker rätt.

Statens styrning måste vara tydlig, målstyrd och inriktad på resultat. Myndigheterna måste ha ett tydligt uppdrag men också förutsättningar för att arbeta effektivt. Här finns det en stor potential att utveckla processer och arbetssätt inom staten. Digitalisering är ett viktigt verktyg, och artificiell intelligens kommer på mycket kort tid att få stor betydelse för hur vi organiserar vårt arbete och hur processerna kommer att se ut i framtiden. Det kommer att vara grunden i förändringsarbetet. Mycket av det kommer att präglade myndigheters och verks framtid.

Vi kan se den här transitionen i flera länder i vår omvärld. Estland och Singapore är strålande exempel på länder som i grunden förändrar sina processer och skapar mer nytta med mindre resurser åt sina medborgare. Regeringen har därför gett Statskontoret och Ekonomistyrningsverket i uppdrag att utveckla metoder för att bättre kunna ompröva statens verksamheter och utgifter. Riksrevisionen gör även så kallade effektivitetsrevisioner, som går ut på att bedöma om resurser används effektivt och om beslut som fattas leder till förändringar. Det här är ett viktigt steg. Dessutom finns det planer på att slå samman de här myndigheterna för att ytterligare stärka arbetet med uppföljning, analys och effektivisering i staten.

Fru talman! En annan viktig del i att göra saker rätt handlar om ekonomisk uppföljning och kostnadskontroll. Staten måste kontinuerligt följa upp hur resurser används. Ibland kan det innebära att verksamheter behöver effektiviseras eller prioriteras om. En metod som ibland används är att tillämpa den så kallade osthjvelsprincipen, som innebär att alla verksamheter får bidra till besparingar. Metoden ger ungefär 1,1 miljarder varje år och är på sikt en del av det ständiga förbättringsarbetet. Det är dock inte alltid den effektivaste och träffsäkraste metoden. Den slår lika hårt mot effektiva som mindre effektiva verksamheter. Men i vissa situationer kan den fungera som en startpunkt för ett bredare effektiviseringsarbete.

Fru talman! Regeringen har tagit emot utredningsbetänkandet *En effektivare organisering av mindre myndigheter*. Utredningen visar att statens organisation i vissa delar kan förenklas. Den föreslår bland annat att elva mindre myndigheter avvecklas, att nio myndigheter integreras i andra och att uppgifter från sju myndigheter flyttas till andra delar av statsförvaltningen. Det illustrerar tydligt att det finns en potential att göra statens organisation både enklare och effektivare.

Fru talman! Förändringsarbetet handlar dock inte bara om att göra saker rätt. Det handlar också om att göra rätt saker. En myndighet har oftast ett tydligt avgränsat uppdrag, men beslut inom ett område har stora konsekvenser inom andra delar av samhället. Det innebär att staten måste bli bättre på att väga samman olika perspektiv. Regler och beslut måste analyseras utifrån konsekvenser för hela samhället, inte bara för en enskild verksamhet. Det gäller inte minst regler som påverkar företag, arbetsmarknad och investeringar.

Regeringen har därför gett ett stort antal myndigheter i uppdrag att arbeta med förändringar för företag. Syftet är att minska regelbördan och administrationskostnaderna och att förbättra kontakten mellan företag och myndigheter. Det är ett viktigt arbete för att säkerställa Sveriges konkurrenskraft.

Fru talman! Vi står inför ett tydligt paradigmskifte när det gäller hur staten behöver arbeta. Framtidens statsförvaltning måste vara flexiblare, effektivare och mer inriktad på resultat. Den måste vara bättre på att ompröva verksamheter, bättre på att prioritera och bättre på att använda ny teknik som ger nya möjligheter. Kort sagt: Vi behöver en statlig organisation som ständigt utvecklas och anpassas efter samhällets behov.

Fru talman! Med detta vill jag yrka bifall till utskottets förslag till beslut.

(Applåder)

Anf. 96 PEDER BJÖRK (S):

Fru talman! Jag tycker att vi debatterar alldeles för lite förvaltningspolitik, även i den här kammaren. Det är ganska märkligt egentligen, för förvaltningspolitik handlar ju om något så grundläggande som hur staten fungerar i praktiken. Det handlar om hur våra myndigheter ska utföra sina uppdrag, hur regeringen styr staten och hur vi ser till att våra gemensamma resurser används på ett klokt sätt.

Det finns tydliga mål för den statliga förvaltningen. Den ska vara effektiv, rättssäker och tillgänglig. Ytterst handlar det om förtroende: När människor i Sverige betalar skatt ska de veta att pengarna används på rätt sätt – att varje skattekrona går till välfärden och till att lösa de problem som finns i samhället.

I grunden blir alltså detta en fråga om tillit till staten. Men just därför blir det också allvarligt när staten inte lever upp till förväntningarna.

Fru talman! Under hösten 2025 beslutade SD-regeringen att stoppa Utbetalningsmyndighetens arbete med ett system för transaktionskonton, det vill säga att man skulle sköta utbetalningarna åt andra myndigheter. Det arbetet har enligt myndigheten själv kostat 200 miljoner kronor – 200 miljoner skattekronor. Det är pengar som nu i praktiken riskerar att vara bortkastade.

Det mest anmärkningsvärda i detta är att det var SD-regeringen själv som gav uppdraget till myndigheten från början. Samtidigt fanns det redan i det budgetunderlag som regeringen fick inför 2023 varningar om riskerna med ett sådant här system. Men SD-regeringen valde ändå att gå vidare, och två år senare rev man upp sitt eget beslut.

När staten först beställde ett system och sedan stoppade efter att 200 miljoner redan lagts ned är det svårt att kalla det något annat än bristande styrning – eller mer rakt på sak: ett väldigt dyrt misstag. Det minsta man då kan begära är att regeringen tydligt kan förklara varför. Men än så länge har vi inte fått något sådant svar.

Regeringen hänvisar till nya säkerhetsuppgifter. Men samtidigt visar medieuppgifter att samma farhågor lyftes redan 2022. När 200 miljoner kronor av skattebetalarnas pengar har förbrukats måste regeringen ändå kunna redogöra för vad som har hänt.

Följden av det här misslyckandet är också att Utbetalningsmyndigheten nu får ett mer begränsat uppdrag. Trots flera möjligheter, både i finansutskottet och i interpellationsdebatter, har SD-regeringen inte heller kunnat lämna något som helst vettigt svar på varför man gett detta nya begränsade uppdrag till Utbetalningsmyndigheten.

Fru talman! Samtidigt är en sak helt klar: Kampen mot den ekonomiska brottsligheten måste fortsätta, och den måste skärpas. Nyligen presenterade Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi en rapport med nya och mycket alarmerande siffror. Den kriminella ekonomin i Sverige uppskattas nu omsätta 352 miljarder kronor.

Vinsterna från den här verksamheten beräknas till 185 miljarder kronor. Det här är långt mer än de tidigare uppskattningar på runt 100 miljarder som har redovisats. Det här är pengar som i många fall tas från våra gemensamma system – från välfärden, från trygghetssystemen och från staten. Det är pengar som borde gå till skola, sjukvård och äldreomsorg men i stället hamnar i kriminella nätverk.

Mot den bakgrunden är det bra att Utbetalningsmyndigheten nu finns på plats. Det var den socialdemokratiska regeringen som tog initiativ till myndigheten och den nuvarande regeringen som fullföljde arbetet.

Sedan 2024 är Utbetalningsmyndigheten i drift. Den har redan visat resultat. Återkrav på över 100 miljoner kronor har gjorts. Detta visar att kompetensen finns och att samordningen mellan myndigheter kan göra verklig skillnad.

Just därför är regeringens ryckiga styrning så beklaglig. När man först driver fram ett system och sedan stoppar det efter att 200 miljoner har spenderats sänder det helt fel signaler.

Fru talman! Nu säger regeringen att Utbetalningsmyndighetens uppdrag ska renodlas till att upptäcka och stoppa felaktiga utbetalningar. Det är viktigt. Men frågan är: Räcker det?

Vi socialdemokrater menar att myndigheten bör få ett tydligare uppdrag i kampen mot den kriminella ekonomin. Vi vill ge myndigheten ett verktyg för att punktmarkera de gängkriminella. Genom att kartlägga och följa pengaflöden kan man faktiskt se till att strypa finansieringen av kriminella verksamheter.

Det är inte bara Socialdemokraterna som säger detta. Utbetalningsmyndigheten själv efterfrågar ett sådant uppdrag. Det stöds av både Polismyndigheten och Ekobrottsmyndigheten.

Fru talman! Låt mig avslutningsvis säga att effektiv statlig förvaltning i grunden handlar om tre saker: ansvar, tydlig styrning och respekt för skattebetalarnas pengar. När 200 miljoner kronor riskerar att ha slösats bort är det rimligt att kräva svar. När den kriminella ekonomin växer måste staten använda alla verktyg som finns för att stoppa den. Det är just den riktning som vi socialdemokrater vill se. Därför yrkar jag bifall till reservation 1.

Anf. 97 ADAM REUTERSKIÖLD (M) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Peder Björk, för en spänstig debatt och diskussion om ett område som vi båda tycker är oerhört viktigt! Jag tycker att ledamotens inlägg vittnar om en kunskap i hur man hanterar pengar. Men om man påbörjar och genomför en process som avser teknologi, till exempel ett system för utbetalning, kan omvärlden påverka målet under processens gång, och målet kan skifta efter hand.

Jag är ganska säker på att kostnaden för programmering och kostnaden för att lägga upp system kommer att halveras. Inom en snar framtid kommer det inte att kosta mycket alls att programmera de största typerna av datahantering. Kostnaden framöver kommer alltså att minska drastiskt om man väljer att göra detta.

Det andra är naturligtvis en säkerhetsfråga. Är det bra att ha ett enda system där man samlar alla utbetalningar? Det kan finnas säkerhets- och redundansfrågor som har förändrats under periodens lopp. Det har de säkert gjort.

Med det vill jag säga att en ansvarsfull hantering av ekonomi inte bara handlar om vad som har skett tidigare utan även om vad som kommer att ske framåt. Om man ser att ett system som man påbörjade för flera år sedan inte motsvarar dagens krav på ekonomi och administration och även på säkerhet, om man ser att det är ett helt annat läge nu, är det ansvarsfullt att inte gå vidare med den typen av förändring.

Anf. 98 PEDER BJÖRK (S) replik:

Fru talman! Jag uppfattade egentligen inte någon fråga från ledamoten utan tolkar ledamotens inlägg som ett försvarstal för regeringen – ett försvarstal för att man har slösat bort 200 miljoner skattekronor. Det är 200 miljoner kronor som kunde ha använts till så mycket annat och till så mycket mer.

Frågan om Utbetalningsmyndighetens skrotande av transaktionskontot är inget som har uppstått det senaste året, de senaste två åren eller ens de senaste tre åren. Faktum är att flera myndigheter varnade för detta redan i samband med att myndigheten skulle upprättas. I samband med att organisationskommittén genomförde sitt jobb framförde flera myndigheter att man inte borde gå vidare med ett transaktionskonto.

Ändå valde den här regeringen och dess samarbetsparti att skriva in detta i sin överenskommelse, i Tidöavtalet. Man valde att driva igenom en förändring som flera myndigheter och en organisationskommitté tidigt varit emot och fortsatte att motsätta sig. Ändå lät man det gå så långt att man slösade bort 200 miljoner kronor.

Eftersom ledamoten inte hade en fråga till mig passar jag på att ställa en fråga till ledamoten. Om vi delar uppfattningen att det är viktigt med en utbetalningsmyndighet, delar då ledamoten uppfattningen att myndigheten borde ges ett mycket spetsigare uppdrag att punktmarkera de gängkriminella för att komma åt deras ekonomiska resurser?

Anf. 99 ADAM REUTERSKIÖLD (M) replik:

Fru talman! Tack till Peder Björk för debatten här!

Jag hör vad ledamoten tycker. En sunk cost är naturligtvis också en kostnad, men det blir ju inte bättre för att man lägger mer resurser på det. Det är oftast det vi hör från partier på vänsterkanten – att mer resurser är svaret på alla frågor. Men att lägga mer resurser på ett system som kanske inte motsvarar de behov som vi har i framtiden är inte ett bra sätt att jobba på.

Vad vi i stället har ägnat oss åt och vad regeringen har genomfört under de senaste åren är det som desperat har behövts under många år, särskilt tidigare år: att ta bort sekretessregler och se till att varje myndighet kan utbyta information. Att man inte samlar allt i en myndighet utan distribuerar ansvaret på flera tror jag är avgörande för att bekämpa välfärdsbrottslighet.

Det var lite grann det som jag talade om i mitt anförande, fru talman. Det viktiga här är att få i gång en förändringsprocess inom myndigheter och verk – att inte bygga stora, komplexa system utan snarare samarbeta, vara flexibla och kunna anpassa sig bättre efter behoven som uppkommer och anpassa sig till ny teknologi.

Det gäller också att vi inom politiken ser att vi måste börja jobba med alla de 367 myndigheter vi har. Vi måste jobba mycket effektivare och mycket mer på bredden med dem och se till att de samarbetar med varandra. Det är just sådana förändringar som vi har genomfört under den senaste mandatperioden.

Anf. 100 PEDER BJÖRK (S) replik:

Fru talman! Det jag och Socialdemokraterna vill framföra är precis tvärt emot det som ledamoten påstår att vi vill.

De här 200 miljonerna borde aldrig ha slösats bort över huvud taget. Det handlar inte om att man skulle ha lagt mer pengar på det här. Det handlar om att man borde ha satt stopp för det långt tidigare.

Och fortfarande har vi inte fått någon förklaring från SD-regeringen till varför man gjorde det här stoppet. Men det går att konstatera att minst 200 miljoner kronor är bortkastade därför att man hade en bild av och en ideologiskt driven uppfattning om att det här skulle genomföras i stället för att ta in de varningssignaler som kom från myndigheterna och i stället för att se på möjligheterna att utveckla Utbetalningsmyndigheten på ett annat sätt. Därför har den här regeringen nu slösat bort 200 miljoner kronor som definitivt hade kunnat användas på ett bättre sätt – inte minst för att gå på de gängkriminella och den ekonomiska brottsligheten.

Jag tycker också att det är tråkigt att Moderaterna inte ser behovet av att ge ett mycket tydligare och spetsigare uppdrag till Utbetalningsmyndigheten som går ut på att punktmarkera de gängkriminella och gå på dem när de smiter från skatter eller för den delen utnyttjar vår gemensamma välfärd och de pengar som vi gemensamt lägger in där och som nu går till

att göda den kriminella ekonomin. Där borde Moderaterna och den här regeringen lägga sitt fokus i stället för att bränna 200 miljoner kronor på ett transaktionskonto som alla varnade för innan man gick vidare med det.

Anf. 101 HANNA GUNNARSSON (V):

Fru talman och ärade ledamöter! Hej, alla som lyssnar och tittar hemifrån! Jag är som försvarspolitiker här i dag och gör ett inspel i finansutskottets debatt om ämnet statlig förvaltning och statistikfrågor.

Det kan tyckas konstigt – varför ta in försvarspolitiken i finansdebatten när det inte handlar om budget? Det kan man fråga sig. Ja, det är lite konstigt. Jag kommer nämligen att prata om en av försvarssektorns viktigaste myndigheter: Fortifikationsverket. Det är den myndighet som ansvarar för all byggnation, all fastighetsförvaltning och all övningsmark för Försvarsmakten. Det är ingen liten uppgift, som ni förstår. Den är helt avgörande för att den utökning och den tillväxt som alla partier är eniga om behöver ske inom hela totalförsvaret faktiskt kan ske. Utan garage, kontor, tvätt-hallar, hangarer, kajer, landningsbanor och övningsmark finns det inget militärt försvar.

Vad har då Fortifikationsverket att göra här i denna finansdebatt? Varför står inte jag här med mina försvarspolitiska kollegor och diskuterar den här viktiga frågan? Jo, därför att Fortifikationsverket är en finansmyndighet. Verket betraktas inte som tillhörande försvarsområdet utan ligger under Finansdepartementet och därmed också finansutskottet – kanske ganska långt ned på finansens långa prioriteringslista. Det här måste åtgärdas.

Fru talman! Vi försvarspolitiker får nu väldigt många viktiga budskap och önskemål från totalförsvarssektorn om vad som behövs framöver och vad som behöver prioriteras för att den tillväxt som vi har bestämt ska ske ska kunna ske. Detta kommer bland annat till oss som nu sitter i Försvarsberedningen.

Väldigt högt upp på de listorna står infrastruktur. Det måste byggas mer för att alla anställda ska få plats och för att allt materiel ska kunna komma under tak. Det behövs kajer och landningsbanor för att fartyg och flyg ska kunna användas ännu mer. Allt detta är Fortifikationsverkets ansvar.

Man kan såklart skratta lite åt det här med departementsgränser. Men det spelar roll, för det resulterar i olika budgetar, olika ansvariga ministrar, olika prioriteringar och massvis med olika typer av samordningsmöten.

Fru talman! Vi måste därför i ljuset av det väldigt allvarliga säkerhetspolitiska läget i världen och de väldigt stora behov vi ser i det svenska militära försvaret se över Fortifikationsverkets organisatoriska tillhörighet och styrning. En sådan utredning behöver till exempel se över om Fortifikationsverket hellre ska placeras på Försvarsdepartementet och om avkastningskraven på de inbetalda hyrorna verkligen är det bästa sättet att stärka försvarets förmåga och nå de krav vi har satt upp på mer och bättre verksamhet.

Fru talman! Jag ska inte gräva ned mig i Fortifikationsverkets historia, men myndigheten har sina rötter i trettioåriga kriget och bildades 1635. Det har runnit mycket vatten under broarna sedan dess, och vårt lands gränser har förändrats flera gånger – men nu är det återigen krig i Europa.

Kriget i Ukraina har lett till en unik enighet mellan riksdagens partier om att stärka och utöka det svenska totalförsvaret. Det är en enorm förändring, och vi har fått tänka om rörande en hel del av de strukturer vi har. Vi har gått från en del – kanske lite slarvigt uttryckt – 90-talskonstruktioner som kommer från en annan tid till att bygga krigsorganisation och anställa fler än någon inom dessa myndigheter någonsin hade tänkt sig.

Ett tecken på förändringen var när Kustbevakningen och dåvarande MSB flyttades till Försvarsdepartementet och när MSB vid årsskiftet bytte namn. Nästa myndighet att se över måste vara Fortifikationsverket, menar jag. Vi behöver flytta Fortifikationsverket till Försvarsdepartementet i likhet med de myndigheter som verket dagligen samverkar med. På det sättet får vi en helhet och en effektivitet i återuppbyggandet av det militära försvaret. Det är oerhört viktigt just nu.

Utöver detta måste vinstkravet på Fortifikationsverket avskaffas. Verketets roll är att utveckla och förvalta Sveriges försvarsfastigheter och övningsområden, men trots det styrs myndigheten som jag sa fortfarande som en finansmyndighet med uppgift att generera vinst till staten. I stället borde man lägga kraft och pengar som man har fått i försvarsbudgeten på att stärka Sveriges militära och civila försvarsförmåga.

Pengar flyttas nu i praktiken från försvarsbudgeten tillbaka till finansbudgeten, i stället för att hela den budget som Försvarsmakten får i anslag tillåts gå till försvarsförmågan. För 2025 innebar vinstkravet att hyreskostnaderna för Försvarsmakten ökade med 225 miljoner kronor. Det är pengar som i stället hade kunnat gå till stärkt försvarsförmåga, högre löner, mer materiel och fler övningar.

Fru talman! Att vi har en ändamålsenlig och modern struktur i den statliga fastighetsförvaltningen är såklart avgörande för att kärnverksamheten ska fungera. Det har vi hört även tidigare i debatten. Jag fokuserar i det här anförandet på Fortifikationsverket, som jag skrivit en motion om, men liknande resonemang gäller såklart för Akademiska Hus, för universitet och högskolor och för Specialfastigheter, som har hand om ganska många domstolsbyggnader, polisstationer och fängelser.

Fastigheter måste vara till för kärnverksamhetens behov. När det gäller samhällsviktig verksamhet ska de ägas offentligt, och de ska inte tyngas ned av vinstkrav. Det är oerhört viktigt att regeringen snarast tar tag i de här frågorna.

Jag yrkar bifall till reservation 6.

Anf. 102 DAVID PEREZ (SD):

Fru talman! Jag hade ursprungligen inte tänkt gå upp i talarstolen i den här debatten, men jag tycker att det är på sin plats med lite sakupplysning gällande det vi hört höga tongångar om från oppositionen i den här frågan.

Vi har pratat om Utbetalningsmyndigheten många gånger i den här kammaren. Faktum är att ledamoten Mikael Damberg så sent som den 20 februari lämnade in en interpellation i sakfrågan, och han fick faktiskt svar på de här frågorna. Vi vet alla redan svaret på varför man beslutade att lägga ned transaktionskontot som Utbetalningsmyndigheten skulle ha gått vidare med.

Tillåt mig att citera: ”Initiativet att avveckla systemet med transaktionskonto är ett resultat av att regeringen har lyssnat på de invändningar som kommit från berörda myndigheter. Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten hemställde i augusti 2025 om lagändringar som innebär att Utbetalningsmyndigheten inte ska förmedla några utbetalningar i systemet med transaktionskonto. De pekade på betydande risker med införandet av ett transaktionskonto i form av en försämrad effektivitet, högre kostnader och ökad sårbarhet.”

Fru talman! Man skulle nästan kunna säga att det är tjänstefel att inte ta de här varningssignalerna på allvar och avbryta arbetet med att införa ett transaktionskonto. Mot den bakgrunden tyckte jag att det var på sin plats att komma med en sakupplysning om varför den så kallade SD-regeringen beslutade att avbryta arbetet med ett transaktionskonto.

När tongångarna är så höga när det gäller det enorma resursslöseri som det innebär att sumpas 200 miljoner av statens pengar kan man ifrågasätta varför det rödgröna styret i Västra Götalandsregionen bland annat har sumpat 3,7 miljarder kronor på utvecklandet av Millennium. Jag hoppas att ledamoten Peder Björk är upprörd även när det gäller de frågorna.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 25 mars.)

Offentlig upphandling

§ 8 Offentlig upphandling

Finansutskottets betänkande 2025/26:FiU34
Offentlig upphandling
föredrogs.

Anf. 103 DAVID PEREZ (SD):

Fru talman! Jag tänkte börja med att yrka bifall till utskottets förslag till beslut.

Vi ska nu debattera ämnet offentlig upphandling. Vi som en gång jobbat på kommunal, regional, statlig eller annan myndighetsnivå vet att offentlig upphandling utgör en grundbult för verksamheter och deras funktion. Som jag sagt i tidigare debatter kan upphandlingsförfarandet såklart förbättras, men det finns ändå ett regelverk som är transparent och bidrar till att trycka tillbaka korruption och felaktiga upplägg.

Med det sagt vill jag lyfta fram Danmark, som faktiskt är ett positivt exempel när det gäller offentlig upphandling, eftersom de möjliggör för fler mindre företag att delta i upphandlingar. Det är ett exempel som vi bör följa. Bakgrunden till detta är framför allt att de har mindre omfattande krav när det gäller hur de lägger upp sina upphandlingar. Det betyder inte att de är sämre. Det är viktigt att fler små företag är med och slåss om anbud.

Kompetensen inom ämnet är också begränsad, och man kan ifrågasätta huruvida det är rimligt att samtliga 290 kommuner tillsammans ska upphandla samma it-tjänst för att till exempel driva en kommunal hemsida. Är detta det bästa man kan göra för kommunens pengar och de statliga medel

man får? Det driver såklart upp priset och är en orimlig och onödig kostnad när det gäller effektivitet, vilket vi brukar debattera i den här kammaren.

Det tråkigaste inslaget i offentliga upphandlingar är som vi har hört från talarstolen de kriminella element som på senare tid riktat in sig på offentligheten. Det är oseriösa och suspekta företag som vinner upphandlingar för att sedan inte leverera rätt produkt. Flera myndigheter har arbetat för att förhindra välfärdsbrottsligheten, däribland Socialstyrelsen, Ivo och E-hälsomyndigheten, för att nämna några få.

Det är också problematiskt när vissa känsliga verksamheter kan hamna hos icke önskvärda aktörer. Är det exempelvis rimligt att skyddsobjekt ska kunna skyddas av företag som har täta kopplingar till diktaturer? Ja, det kan man fråga sig.

Denna problematik synliggjordes under den omfattande debatten om säkerheten kring Arlanda flygplats, men det är bara ett fall i mängden. Även annan känslig och viktig infrastruktur upphandlas runt om i Sverige.

Känsligt material eller information om rikets säkerhet får under inga som helst omständigheter äventyras, och Sverigedemokraterna anser att man med detta som grund ska kunna exkludera vissa aktörer från att delta i upphandlingar. Där har regeringen faktiskt agerat och landat i just detta: Förslaget om tredjelandsleverantörers tillträde till upphandlingsförfaranden är ute på remiss till den 14 april.

Vi välkomnar att regeringen arbetar aktivt med upphandlingsfrågan kopplat till vår civila beredskap och försvarsförmåga. Att vi behöver vara självförsörjande på vissa läkemedel eller ha beredskap för att få igång produktion av dessa är en läxa som vi lärde oss under pandemin, och uppdraget till Socialstyrelsen och Läkemedelsverket att stärka tillgången till särskilt kritiska sjukvårdsprodukter är ett viktigt steg för vår beredskap.

Gällande de motioner som återfinns i betänkandet kan jag förstå intentionen med dessa, men vissa förefaller omöjliga att genomföra. Socialdemokraterna talar ofta om sitt förslag om en begräsning av antalet underleverantörer, men som visas i betänkandet är detta inte förenligt med upphandlingsdirektiven och EUF-fördragets bestämmelser. Det vore intressant att få höra, kanske av efterföljande talare, hur Socialdemokraterna har tänkt i denna fråga och om de tagit till sig av detta faktum.

Fru talman! Utskottet ställer sig unisont bakom att offentlig upphandling ska bidra till en så stor samhällsnytta som möjligt och främja gemensamma intressen för att på sikt uppnå viktiga mål, såsom goda villkor på arbetsmarknaden, miljömål, en god djuromsorg eller minskad antibiotikaanvändning, för att nämna några få områden som kan gynnas.

Den mat som köps in via offentlig upphandling ska enligt vår uppfattning produceras i enlighet med svensk miljö- och djurskyddslagstiftning, när det är möjligt. Det ska inte råda någon tvekan om att den mat som serveras i våra skolor, på våra sjukhus eller på våra äldreboenden uppfyller samma tuffa krav som den som produceras här i Sverige. Det är i dag upp till varje kommun att ställa denna form av krav, men vi anser att detta ska vara vägledande. Det finns andra partier här inne som sluter upp bakom detta, och därför tror jag att vi borde verka skyndsamt för att få detta på plats.

Att det kött som upphandlas ska komma från djur som bedövats före slakt är också en självklarhet för oss. Upphandlingsmyndigheten har redan möjliggjort stöd för detta, i hopp om att underlätta processen för myndigheter, men vi menar att det bör vara tvång enligt lag.

Fru talman! Avslutningsvis: Det är viktigt att främja småföretagandet i hela Sverige. Kan vi få fler entreprenörer att ge sig in i upphandlingar och komma med anbud kommer konkurrensen att leda till en mer kostnadseffektiv produkt, fler arbetstillfällen och möjligheter till entreprenörskap – och förhoppningsvis mindre slöseri när det görs rätt.
(Applåder)

Anf. 104 PEDER BJÖRK (S):

Fru talman! Offentlig upphandling handlar i grunden om något mycket enkelt, nämligen hur vi använder våra gemensamma skattepengar. Varje år upphandlar staten, kommunerna och regionerna varor och tjänster för över 900 miljarder kronor. Det är pengar som ska gå till välfärd, till jobb och till att bygga Sverige starkare.

I dag ser vi dock delvis något annat. Vi ser hur oseriösa aktörer och rent kriminella företag tar sig in i systemen, och vi ser hur skattepengar riskerar att göda arbetslivskriminalitet och välfärdsbrott. Vi ser också en offentlig sektor som inte hänger med. Så här kan vi faktiskt inte fortsätta ha det.

Fru talman! Vi socialdemokrater menar att offentlig upphandling ska vara ett verktyg för att bygga ett starkare samhälle, inte en bakdörr för fusk och kriminalitet. Men då krävs det att politiken tar ansvar, och här brister SD-regeringen. Tempot är lågt, åtgärderna är för försiktiga och problem-bilden underskattas. När man föreslår att ett centralt verktyg för kontroll – ett system för samordnad registerkontroll – ska vara på plats först 2028 är det inte handlingskraft vi ser, utan det vi ser är att man faktiskt blundar för problemen här och nu.

Vi vill börja där problemen är som störst, nämligen i underentreprenörsleden. I dag kan en offentlig upphandling innebära långa kedjor av leverantörer och underleverantörer. Tydligast ser vi det inom byggsektorn. Ju längre kedjan blir, desto svårare blir kontrollen, och längst ned i kedjan hittar vi ofta de absolut sämsta villkoren. Där hittar vi människor som jobbar utan trygghet, med låga löner och ibland helt utanför regelverken. Det är där arbetslivskriminaliteten biter sig fast. Samtidigt kan huvudleverantören säga: Det där är inte vårt ansvar.

Därför säger vi socialdemokrater tydligt: Se till att begränsa antalet underentreprenörsled till två, och börja med riskbranscherna! Det är inte radikalt, fru talman, utan det är rimligt.

Fru talman! Nästa steg handlar faktiskt om konsekvenser. I dag kan företag som fuskar, bryter mot regler eller inte betalar skatt ändå få fortsätta att delta i upphandlingar. Det är ju helt orimligt, och det skickar en tydlig signal om att regelbrott inte får några verkliga följder. Företag som fuskar ska såklart kunna svartlistas; det är en självklarhet i ett seriöst system. Det är också en rättvisefråga gentemot alla de företag och företagare som varje dag gör rätt för sig.

Vi måste dock även möta en ny verklighet. Brottligheten har blivit mer avancerad – mer systematisk och mer datadriven – vilket gör att det offentliga inte kan arbeta med gårdagens verktyg. Därför vill vi se en ökad användning av AI och ny teknik i arbetet mot just välfärdsbrott. AI är nämligen bra på att analysera mönster i enorma datamängder och identifiera avvikelser – och upptäcka fusk som annars aldrig hade synliggjorts. Tekniken och kunskapen finns; det som saknas i dag är förutsättningarna att göra detta i större skala.

Fru talman! Offentlig upphandling handlar såklart inte bara om att stoppa det som är fel utan också om att göra mer av det som är rätt. Här finns en enorm potential. Genom upphandling kan vi driva innovation, stärka svensk konkurrenskraft och bidra till klimatomställningen. Men då måste vi också börja se upphandling som ett strategiskt verktyg och inte bara som en administrativ process.

I dag ser vi att det finns brister i styrning, uppföljning och uppsättande av mål. Vi ser att man inte fullt ut följer upp de avtal som har ingåtts. Vi ser att direktupphandlingar ökar och att konkurrensen minskar, och vi ser att kontrollen brister. Där måste vi som samhälle kunna göra bättre ifrån oss.

Samtidigt vill vi se till att skydda arbetsvillkoren vid upphandling. För oss socialdemokrater är det nämligen självklart att skattepengar aldrig ska bidra till lönedumpning. Därför ska villkor i nivå med kollektivavtal lika självklart gälla vid offentlig upphandling. Det handlar om ordning och reda, det handlar om rättvisa och det handlar om att stå upp för den svenska modellen.

Fru talman! Vi lever faktiskt också i ett helt nytt säkerhetspolitiskt läge, och det innebär att upphandlingssystemen måste anpassas. Leverantörer som kan utgöra en säkerhetsrisk ska inte kunna delta i offentliga upphandlingar. Här behövs det skarpare regler, och framför allt behövs det snabbare beslut. Att utreda på det här området är viktigt, men att agera är faktiskt helt avgörande.

Låt mig också säga något om bostadsbyggande i det här sammanhanget. Sverige befinner sig i en situation där bostadsbyggandet har bromsat in kraftigt. Samtidigt har allmännyttiga bostadsföretag högre kostnader än privata aktörer, bland annat på grund av lagen om offentlig upphandling. Det innebär längre byggtider, dyrare projekt och i slutändan färre bostäder.

Det här är ett systemfel. Om vi vill få fram fler hyresrätter som vanligt folk har råd med måste vi våga förändra regelverket. Därför vill Socialdemokraterna att lagen om offentlig upphandling inte ska tillämpas för allmännyttiga bostadsföretag.

Fru talman! Dagens debatt om upphandling handlar i grunden om vilket samhälle vi vill ha. Vill vi ha ett samhälle där skattemedel används ansvarsfullt, där seriösa företag konkurrerar på lika villkor och där arbetstagare har trygga och sjysta villkor, eller vill vi ha ett samhälle där fusk, kriminalitet och kortsiktighet tillåts breda ut sig i det offentliga systemet?

För oss socialdemokrater är svaret enkelt. Vi vill återta kontrollen. Vi vill stoppa fusk. Vi vill stärka kontrollen och rättvisan i systemet. Vi vill använda offentlig upphandling som ett verktyg för att bygga Sverige starkare. För det behövs en ny riktning för Sverige.

Jag står självklart bakom samtliga förslag som vi har framfört i våra reservationer, men för att vinna lite tid vid voteringen yrkar jag bifall endast till reservation 8, som gäller begränsning av antalet underleverantörer.

Anf. 105 ADAM REUTERSKIÖLD (M):

Fru talman! Offentlig upphandling är en av de mest centrala mekanismerna för att säkerställa att skattepengar används effektivt. Varje år upphandlar den offentliga sektorn varor och tjänster för över 1 000 miljarder kronor, vilket motsvarar ungefär 18 procent av Sveriges bnp. Det är därför avgörande att upphandlingen präglas av konkurrens, effektivitet och transparens och inte blir ett verktyg för politisk styrning.

Som moderat ser jag med oro hur vissa partier allt oftare vill detaljstyra upphandlingarna med politiska krav. Det kan handla om omfattande miljökrav, krav på kollektivavtal eller krav på produkters ursprung. Även om dessa frågor är viktiga riskerar sådana krav att utesluta små företag, minska konkurrensen och fördyra offentlig verksamhet.

Fru talman! Företagen är motorn i Sveriges ekonomi. Fyra av fem nya jobb skapas i små och medelstora företag, och dessa företag är ofta de som lämnar anbud i de offentliga upphandlingarna. När upphandlingar blir byråkratiska eller detaljstyrda försvåras deras deltagande, och de stora koncernerna gynnas då i stället. För oss moderater är det självklart att alla företag ska kunna konkurrera på lika villkor.

Regeringen har under mandatperioden vidtagit flera konkreta åtgärder för att förbättra företagsklimatet och upphandlingssystemet.

Vi har förenklat administrationen. Små företag får mer tid att fokusera på verksamheten genom att omsättningsgränsen för moms höjts från 80 000 till 120 000 kronor.

Vi har förbättrat företagsportalen verksamt.se. All myndighetsinformation samlas på ett ställe för att underlätta för företag att delta i upphandlingar.

Upphandlingsstatistiken har blivit bättre. Sedan januari 2024 ska alla deltagande företag i en upphandling anges, inte bara det företag som vinner. Det ger bättre marknadsinformation och främjar konkurrens.

Regeringen har även givit ett uppdrag till Upphandlingsmyndigheten. Myndigheten ska identifiera hinder för små företag och idéburna aktörer och föreslå konkreta åtgärder för att öka deltagande och konkurrens.

Fru talman! Vi måste komma ihåg att offentlig upphandling till stor del styrs av EU. LOU implementerar EU-direktiv som säkerställer fri rörlighet, konkurrensneutralitet och transparens. Svenska myndigheter har därför begränsat utrymme att detaljstyra upphandlingar med krav på arbetsrätt, miljö eller produktursprung utan att bryta mot EU:s lagstiftning.

Det största problemet är dock oftast hur upphandlingar genomförs i praktiken. Betänkandet visar tydligt att det inte är lagarna som fallerar. Det handlar i stället om sättet man upphandlar på, bristen på uppföljning och otillräcklig kvalitetskontroll. Många myndigheter kontrollerar aldrig om leverantörer följer arbetsvillkor eller miljökrav, vilket gör kraven verkningslösa. Innovationsupphandling och tekniska lösningar misslyckas på grund av rigida kravspecifikationer. Bristfällig kompetens hos upphandlare leder också till ineffektivitet och högre kostnader.

Fru talman! Välfärdsbrottsligheten har vi talat om tidigare. Den är ett allvarligt hot både mot skattebetalarnas pengar och mot tilliten till våra gemensamma system. Den ska mötas med tydlighet, skärpta krav och ansvar.

Regeringen har därför vidtagit en rad åtgärder när det gäller just upphandlingar. Upphandlingsmyndigheten och Ekobrottsmyndigheten har fått i uppdrag att stödja kommuner i att upptäcka och stoppa oseriösa aktörer i upphandlingar. Samtidigt har myndigheter som Skatteverket, Polismyndigheten och Försäkringskassan fått i uppdrag att samverka och dela information för att slå mot den organiserade brottsligheten i välfärden. Det här innebär att vi nu i större utsträckning kan identifiera oseriösa aktörer, stoppa felaktiga utbetalningar och säkerställa att endast seriösa aktörer får offentliga kontrakt.

För oss moderater är det enkelt: Skattepengar ska gå till välfärd, inte till kriminalitet. Offentlig upphandling ska vara till för de seriösa företagen och inte öppna för fusk. Därför är det viktigt att myndigheterna fortsätter att ta fram kontroller och rutiner för att förhindra denna typ av brottslighet.

Moderaterna vill se en offentlig upphandling som fokuserar på kvalitet, kostnadseffektivitet och konkurrensneutralitet. Den ska stimulera innovation, ge fler företag möjlighet att delta och säkerställa att skattepengar används effektivt. Den ska inte användas för att driva politiska agendor.

Framöver planerar regeringen att fortsätta förenkla regelverket och säkerställa att små företag och idéburna aktörer kan vara med i upphandlingsprocesser. Uppföljningen och kvalitetskontrollen i samband med olika kontrakt ska också stärkas.

Digitala verktyg ska utvecklas. Med AI-stöd kan man minska byråkratin och öka effektiviteten. Man kan också främja innovation och hållbarhet utan att kompromissa med konkurrens eller kostnadseffektivitet.

Fru talman! Med tanke på hur många av de motioner som behandlas i betänkandet som vill tillföra ytterligare krav på upphandlingar är det viktigt att påminna om verkligheten. Det är oftast utförandet, uppföljningen och kvalitetsgranskningen som brister, inte regelverket i sig. Att bygga på fler politiska krav löser inte problemet utan kan tvärtom förvärra det.

Därför står vi moderater fast vid vår linje: Offentlig upphandling ska vara transparent, konkurrensneutral och effektiv. Den ska ge möjligheter för företag och säkerställa att skattepengarna används på bästa sätt.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

(Applåder)

Anf. 106 HANS EKLIND (KD):

Fru talman! Värdet på de upphandlingspliktiga inköpen under 2025 var över 1 biljon kronor, alltså över 1 000 miljarder kronor. Det motsvarar cirka 15 procent av Sveriges bnp. Att värdet har ökat även under det senaste året är ju ingen nyhet, utan det är en långsiktig trend. När man nämner dessa siffror blir det uppenbart för alla varför det är så viktigt att offentlig upphandling används korrekt. En korrekt offentlig upphandling kan nämligen bidra till att vi får en fungerande samhällsservice till nytta för både medborgare och företag och till att vi använder skattemedel på det bästa möjliga och mest effektiva sättet.

Inför denna debatt har jag har ägnat åtskillig tid åt att läsa Upphandlingsmyndighetens rapport om utvecklingen på upphandlingsområdet

under 2025. Här finns en rad intressanta iakttagelser, till exempel att antalet annonserade upphandlingar ökade något under 2024, att det genomsnittliga antalet anbud minskade och att överprövningarna blir allt färre år för år. Extra intressant i rapporten var att man lyfte fram den brottslighet som är riktad mot just offentliga affärer. Det är ingen överraskning för någon av oss att oseriösa aktörer infinner sig på områden där stora summor pengar omsätts.

Tack och lov är kammaren helt enig om att inte en enda skattekrona ska hamna i oseriösa aktörers fickor. Skattebetalarnas pengar ska användas mycket bättre än så. Därför är det viktigt att hitta lösningar så att oseriösa aktörer inte kan delta i offentliga upphandlingar, och regeringen har verkligen inte legat på latsidan när det gäller att aktivt se till att stoppa oseriösa och ibland gängkriminella aktörer. Man ger myndigheterna bättre verktyg och stöd så att oseriösa anbud kan stoppas. Men utreder register och betygssystem för leverantörer, och man stärker uppföljning och kvalitetskontroll.

Fru talman! Upphandlingsmyndigheten lyfter också fram något som tyvärr ökar, nämligen otillbörlig påverkan. Det har blivit ett reellt och ökande problem, ofta kopplat till korrruption. Detta är nu vid sidan av arbetslivskriminalitet och välfärdsbrottslighet en central riskfaktor.

Detta reagerar jag starkt på eftersom otillbörlig påverkan undergräver riksdagens, kommunernas och regionernas strävan att upprätthålla rätts-säkra, effektiva och hållbara offentliga inköp.

Regeringen tar nu initiativ för att stärka Upphandlingsmyndigheten. I oktober förra året presenterade regeringen en nationell reform för sundare offentliga affärer, och det är den mest omfattande omdaning av styrningen av offentlig upphandling på många år. Upphandlingsmyndigheten stärks genom att man samlar upphandlingsfrågorna där, och myndigheten tillförs både resurser och kompetens. Man satsar också på att öka transparensen genom digitalisering, vilket Adam Reuterskiöld lyfte fram på ett förtjänstfullt sätt. Upphandlingsmyndigheten stöder också kommunerna i deras kamp mot välfärdsbrottslighet och arbetslivskriminalitet.

Fru talman! Ett område som med all rätt har varit i fokus under senare år på grund av rådande säkerhetspolitiska läge är Sveriges livsmedelsberedskap, även ur ett upphandlingsperspektiv. Regeringen har här gett Jordbruksverket i uppdrag att påbörja upphandling av beredskapslager av spannmål. Beredskapslagring ska ske genom omsättningslagring, det vill säga att staten tecknar avtal med företag som redan i dag hanterar spannmål.

Dessutom har vi Livsmedelsstrategin 2.0, som presenterades för ett år sedan. Det är en uppdatering av den gamla nationella livsmedelsstrategin från 2017, och den syftar till att stärka hela livsmedelskedjan från jord till bord. Målet är att öka svensk livsmedelsproduktion, stärka företagets konkurrenskraft och i slutändan öka och förbättra Sveriges förmåga att klara kriser och försörjningsstörningar.

Fru talman! Allt som behöver göras är inte gjort, tvärtom. Regeringen gör mycket, men vi måste fortsätta att jobba.

Jens Nylander, kanske mest känd som Jens of Sweden, släppte för snart två år sedan en rapport där han pekade på att Sveriges kommuner och regioner gör av med uppemot 90 miljarder för mycket genom att göra onödiga inköp, betala överpriser och ha ineffektiva upphandlingsprocesser.

Detta kom Jens Nylander fram till efter att ha låtit AI gå igenom 30 miljoner fakturor från regioner och kommuner. Man ska givetvis ta hans slutsats med en nypa salt, men om han har rätt betyder det att kommuner och regioner har spenderat lika mycket pengar i onödan som hela rättsväsendet fick 2025. Jag tar ändå med mig det jag läste i Jens Nylanders rapport, för vi får aldrig ducka för att använda de verktyg som krävs för att göra offentlig upphandling både bättre och mer effektiv.
(Applåder)

Anf. 107 ANDERS KARLSSON (C):

Fru talman! Vi debatterar nu finansutskottets betänkande FiU34 *Offentlig upphandling*.

Hur offentlig upphandling genomförs är av största vikt för både köpare och säljare med tanke på att det är skattepengar som hanteras. De regelverk som används är lagen om offentlig upphandling, LOU, och lagen om valfrihet, LOV. LOV används när man vill ha flera som kan leverera utifrån samma kriterier. Här kan man också ställa upp flera olika parametrar för att få det som önskas. I första hand tänker man dock på LOU eftersom den dominerar. Det uppfattas ofta som att det är lägsta pris som gäller, men även med LOU har man stora möjligheter att gå in med kvalitetskriterier, minimilön och andra krav vid upphandling.

Ett annat sätt att styra en upphandling är att dela upp den. Kommuner och regioner dominerar ofta inom sina områden, och genom att dela upp en upphandling kan fler vara med och lämna anbud, vilket är viktigt för att upprätthålla god konkurrens på ett givet område men också för att få bra klimatnytta.

Det är viktigt att kommuner och regioner är transparenta när de upphandlar vid offentlig upphandling. Som flera under debatten har varit inne på rör det sig om mycket skattepengar. Det nya som nu ska upphandlas gäller kris och beredskap, och även här är det viktigt med offentlig upphandling inom vård, omsorg och socialtjänst.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 6 under punkt 4 om miljökrav.

Att ställa miljökrav är en del av den offentliga upphandlingen, och jag ska ta några exempel. Är det något man kan kritisera den sittande regeringen för är det nämligen att den inte når miljökraven. Under en byggnation kan man exempelvis ställa krav på klimatsmart betong. Att kräva biobränsle, biogas, för kommunens arbetsfordon och bussar är ett annat exempel.

Man ska gå ett steg längre i kraven vid offentlig upphandling och ta med en helhet. Man kan inte bara ställa ett krav på biogas, utan man måste tänka på hela kedjan. Med tanke på att det på totalen rör sig om så stora belopp och att det handlar om att gynna en helhet för att uppnå klimatmålen anser jag att det offentliga måste vara med.

Om man för sju år sedan hade ställt krav på arbetsfordon med biogas hade det inte funnits biogas i tillräcklig mängd i exempelvis Stockholmsområdet. Om man hade haft mer av ett systemtänk för att få fram biogas hade nog biogasen blivit till klimatnytta tio år tidigare. I dag fungerar ju biogas på marknaden.

Biojetbränsle för flyget är en annan sak som nyligen har diskuterats. Det är ett miljömässigt bättre bränsle, och detta är något som bör ställas som krav när det gäller statligt flyg. El, där det är lämpligt, i stället för fossila bränslen är också självklart.

Att göra en delad upphandling är också ett sätt att korta transporterna och att använda lokala livsmedel på ett effektivare sätt. Där kan kommunerna ha möjlighet att påverka. Däremot finns det ganska stora begränsningar i hur en upphandling ska vara formulerad för att uppfylla regelverket. Man kan exempelvis inte använda begreppet "svenska livsmedel". Det fungerar inte vid upphandling om det ska göras korrekt.

Ett annat exempel som vi har lyft fram är tvåtaktsmotorer. Ett sätt att fasa ut och att inte belasta miljön är att inte använda tvåtaktsmotorer. Vi vet ju att det är skadligt. Leverans av livsmedel i våra tätorter sker alltför ofta som snabbleverans på moped. Det kanske inte är helt lämpligt att så mycket av detta handlar om tvåtaktsmotorer inne i ett tätbebyggt samhälle. Här skulle man absolut kunna ställa krav på ett annat sätt i en upphandling, men det handlar mer om miljökrav.

Ett område där vi absolut skulle kunna ställa krav handlar om den effektreserv vi har hos Svenska kraftnät. Där använder vi många gånger fossil olja trots att det finns alternativ, och vi skulle verkligen kunna ställa krav på fossilfria alternativ i den delen.

De här exemplen visar hur man kan använda upphandling som verktyg när utsläppen ska ned för att vi ska nå de nationella klimatmålen.

Anf. 108 HANNA GUNNARSSON (V):

Fru talman och ärade ledamöter! Hej till alla er som lyssnar och tittar hemifrån!

Jag vikarierar här i debatten om offentlig upphandling i dag och ska därför fatta mig väldigt kort. Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 2.

Regelverket för offentlig upphandling fungerar inte så bra i dag, menar vi i Vänsterpartiet. Vi har lagt fram flera förslag som behandlas i olika betänkanden.

Det krävs tyvärr förändringar på EU-nivå för att åstadkomma ett bättre regelverk för offentlig upphandling i Sverige. Vi kan inte fatta besluten helt själva i Sveriges riksdag, men vi skulle kunna agera via EU.

Enligt EU:s upphandlingsdirektiv kan krav på kollektivavtal i samband med upphandling inte ställas, utan enbart krav på kollektivavtalsenliga villkor när det gäller sådant som lön, arbetstid och semester. Direktivet förhindrar även möjligheten att införa en begränsning av antalet underleverantörsled. Det riskerar att leda till lönedumpning och bidra till otrygga jobb med dåliga villkor på svensk arbetsmarknad.

Vänsterpartiet vill förändra EU:s upphandlingsregler så att det blir möjligt att förbättra upphandlingslagstiftningen i Sverige och därigenom ställa krav på kollektivavtal vid all offentlig upphandling, utan undantag.

I dag finns stora problem med hur offentlig upphandling tillämpas. Alltför ofta är lägsta pris vägledande, vilket leder till att oseriösa företag vinner upphandlingar genom att hålla priserna nere på bekostnad av en god arbetsmiljö och rimliga arbetsvillkor. De krav som ställs följs alltför sällan upp.

På senare år har till och med kriminella gäng etablerat sig i välfärden efter att ha vunnit upphandlingar, vilket är helt orimligt. Utvecklingen är systemhotande och måste stoppas. Om de upphandlande myndigheterna inför varje upphandling i stället hade hämtat in synpunkter från relevanta fackförbund hade många oseriösa företag kunnat sällas bort i upphandlingsprocessen. Därmed skulle arbetslivskriminalitet inom offentlig upphandling kunna motverkas.

Vänsterpartiet vill att lagen om offentlig upphandling ska skärpas i syfte att garantera upphandlingar i linje med internationellt erkända mänskliga rättigheter och ILO:s grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet.

Alltför många svenska importörer prioriterar låga produktionskostnader före miljöhänsyn och villkor för de anställda, vilket leder till mycket svåra förhållanden, till och med tvångsarbete, för arbetare i de länder där många varor produceras. Detta är speciellt allvarligt i Kina, ett land där många produkter som säljs i Sverige produceras.

Jag yrkar bifall till reservation 2.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 25 mars.)

§ 9 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Motioner

med anledning av prop. 2025/26:148 Ökade möjligheter till hemmaladdning av elfordon

2025/26:3954 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP)

2025/26:3957 av Alireza Akhondi m.fl. (C)

§ 10 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 20 mars

2025/26:398 Flygförbindelsen Mora–Arlanda

av *Marie Olsson* (S)

till infrastruktur- och bostadsminister *Andreas Carlson* (KD)

2025/26:399 Ändring av vindkraftspolitik

av *Linus Lakso* (MP)

till energi- och näringsminister *Ebba Busch* (KD)

2025/26:400 Beredskapsflygplats Scandinavian Mountains Airport

av *Peter Hultqvist* (S)

till infrastruktur- och bostadsminister *Andreas Carlson* (KD)

§ 11 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 20 mars

2025/26:631 Användningen av returträ inom Kraftflyftet
av *Rickard Nordin* (C)

till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

2025/26:632 Glasögonbidrag för barn

av *Johanna Haraldsson* (S)

till äldre- och socialförsäkringsminister Anna Tenje (M)

2025/26:633 Nikotinanvändning under graviditet

av *Anna Vikström* (S)

till sjukvårdsminister Elisabet Lamm (KD)

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 17.37.

Sammanträdet leddes

av andre vice talmannen från dess början till och med § 5 anf. 32 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter till och med § 5 anf. 75 (delvis),

av andre vice talmannen därefter till och med § 8 anf. 103 (delvis) och

av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

REBECCA HEINEMANN

/Olof Pilo

§ 1 Anmälan om ändrad partibeteckning	1
§ 2 Meddelande om frågestund	1
§ 3 Ärenden för hänvisning till utskott	1
§ 4 Högskolan och Forskning	2
Utbildningsutskottets betänkande 2025/26:UbU12	2
Utbildningsutskottets betänkande 2025/26:UbU13	2
Anf. 1 JOAR FORSSELL (L)	2
Anf. 2 LINUS SKÖLD (S) replik.....	4
Anf. 3 JOAR FORSSELL (L) replik	4
Anf. 4 LINUS SKÖLD (S) replik.....	5
Anf. 5 JOAR FORSSELL (L) replik	5
Anf. 6 CAMILLA HANSÉN (MP) replik.....	6
Anf. 7 JOAR FORSSELL (L) replik	6
Anf. 8 CAMILLA HANSÉN (MP) replik.....	7
Anf. 9 JOAR FORSSELL (L) replik	7
Anf. 10 LINUS SKÖLD (S).....	8
Anf. 11 ROBERT STENKVIST (SD).....	10
Anf. 12 LINUS SKÖLD (S) replik.....	12
Anf. 13 ROBERT STENKVIST (SD) replik.....	13
Anf. 14 LINUS SKÖLD (S) replik.....	13
Anf. 15 ROBERT STENKVIST (SD) replik.....	13
Anf. 16 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M)	14
Anf. 17 LINUS SKÖLD (S) replik.....	17
Anf. 18 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M) replik.....	17
Anf. 19 LINUS SKÖLD (S) replik.....	18
Anf. 20 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M) replik.....	18
Anf. 21 ANNA LASSES (C).....	18
Anf. 22 ROBERT STENKVIST (SD) replik.....	20
Anf. 23 ANNA LASSES (C) replik	21
Anf. 24 ROBERT STENKVIST (SD) replik.....	21
Anf. 25 ANNA LASSES (C) replik	21
Anf. 26 LILI ANDRÉ (KD)	22
Anf. 27 CAMILLA HANSÉN (MP)	24
Anf. 28 HANNA GUNNARSSON (V).....	26
(Beslut skulle fattas den 25 mars.).....	26
§ 5 Luftfartsfrågor	27
Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU12	27
Anf. 29 RASHID FARIVAR (SD).....	27
Anf. 30 ULRIKA HEIE (C)	29
Anf. 31 RASHID FARIVAR (SD) replik.....	31
Anf. 32 ULRIKA HEIE (C) replik	31
Anf. 33 RASHID FARIVAR (SD) replik.....	31
Anf. 34 ULRIKA HEIE (C) replik	32
Anf. 35 OSKAR SVÄRD (M).....	32
Anf. 36 KADIR KASIRGA (S) replik	34

Anf. 37	OSKAR SVÄRD (M) replik	35
Anf. 38	KADIR KASIRGA (S) replik	35
Anf. 39	OSKAR SVÄRD (M) replik	35
Anf. 40	JACOB RISBERG (MP) replik.....	36
Anf. 41	OSKAR SVÄRD (M) replik	36
Anf. 42	JACOB RISBERG (MP) replik.....	37
Anf. 43	OSKAR SVÄRD (M) replik	37
Anf. 44	KADIR KASIRGA (S)	38
Anf. 45	OSKAR SVÄRD (M) replik	39
Anf. 46	KADIR KASIRGA (S) replik	39
Anf. 47	OSKAR SVÄRD (M) replik	39
Anf. 48	KADIR KASIRGA (S) replik	40
Anf. 49	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	40
Anf. 50	KADIR KASIRGA (S) replik	41
Anf. 51	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	41
Anf. 52	KADIR KASIRGA (S) replik	41
Anf. 53	MAGNUS JACOBSSON (KD)	42
Anf. 54	MALIN ÖSTH (V).....	45
Anf. 55	RASHID FARIVAR (SD) replik	46
Anf. 56	MALIN ÖSTH (V) replik	47
Anf. 57	RASHID FARIVAR (SD) replik	47
Anf. 58	MALIN ÖSTH (V) replik	47
Anf. 59	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	47
Anf. 60	MALIN ÖSTH (V) replik	48
Anf. 61	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	48
Anf. 62	MALIN ÖSTH (V) replik	49
Anf. 63	HELENA GELLERMAN (L).....	49
Anf. 64	JACOB RISBERG (MP).....	52
Anf. 65	RASHID FARIVAR (SD) replik	53
Anf. 66	JACOB RISBERG (MP) replik.....	54
Anf. 67	RASHID FARIVAR (SD) replik	54
Anf. 68	JACOB RISBERG (MP) replik.....	55
Anf. 69	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	55
Anf. 70	JACOB RISBERG (MP) replik.....	56
Anf. 71	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	56
Anf. 72	JACOB RISBERG (MP) replik.....	57
Anf. 73	MARIA STOCKHAUS (M)	57
Anf. 74	KADIR KASIRGA (S) replik	58
Anf. 75	MARIA STOCKHAUS (M) replik.....	59
Anf. 76	KADIR KASIRGA (S) replik	59
Anf. 77	MARIA STOCKHAUS (M) replik.....	60
	(Beslut skulle fattas den 25 mars.)	60
§ 6	Cykelfrågor	61
	Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU13	61
Anf. 78	PATRIK JÖNSSON (SD).....	61
Anf. 79	INGA-LILL SJÖBLOM (S) replik	63
Anf. 80	ANDRE VICE TALMANNEN	63
Anf. 81	PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	63
Anf. 82	INGA-LILL SJÖBLOM (S) replik	64
Anf. 83	PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	64
Anf. 84	INGA-LILL SJÖBLOM (S).....	64

Anf. 85	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	66
Anf. 86	MALIN ÖSTH (V)	68
Anf. 87	MAGNUS JACOBSSON (KD)	69
Anf. 88	ANDERS KARLSSON (C)	71
Anf. 89	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	73
Anf. 90	ANDERS KARLSSON (C) replik	73
Anf. 91	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	74
Anf. 92	ANDERS KARLSSON (C) replik	74
Anf. 93	HELENA GELLERMAN (L)	74
Anf. 94	JACOB RISBERG (MP)	76
	(Beslut skulle fattas den 25 mars.)	78
§ 7	Stadlig förvaltning och statistikfrågor	78
	Finansutskottets betänkande 2025/26:FiU25	78
Anf. 95	ADAM REUTERSKIÖLD (M)	78
Anf. 96	PEDER BJÖRK (S)	80
Anf. 97	ADAM REUTERSKIÖLD (M) replik	82
Anf. 98	PEDER BJÖRK (S) replik	82
Anf. 99	ADAM REUTERSKIÖLD (M) replik	83
Anf. 100	PEDER BJÖRK (S) replik	83
Anf. 101	HANNA GUNNARSSON (V)	84
Anf. 102	DAVID PEREZ (SD)	85
	(Beslut skulle fattas den 25 mars.)	86
§ 8	Offentlig upphandling	86
	Finansutskottets betänkande 2025/26:FiU34	86
Anf. 103	DAVID PEREZ (SD)	86
Anf. 104	PEDER BJÖRK (S)	88
Anf. 105	ADAM REUTERSKIÖLD (M)	90
Anf. 106	HANS EKLIND (KD)	91
Anf. 107	ANDERS KARLSSON (C)	93
Anf. 108	HANNA GUNNARSSON (V)	94
	(Beslut skulle fattas den 25 mars.)	95
§ 9	Bordläggning	95
§ 10	Anmälan om interpellationer	95
§ 11	Anmälan om frågor för skriftliga svar	96
§ 12	Kammaren åtskildes kl. 17.37	96