

Torsdagen den 23 februari

Kl. 12.00–20.50

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 2 februari justerades.

§ 2 Anmälan om återtagande av plats i riksdagen

Förste vice talmannen anmälde att *Emma Berginger* (MP) skulle återta sin plats i riksdagen från och med den 26 februari, varigenom uppdraget som ersättare skulle upphöra för *Ulf Holm* (MP).

§ 3 Anmälan om ersättare för gruppledare för partigrupp

Förste vice talmannen meddelade att Moderaternas partigrupp anmält *Jessica Rosencrantz* som förste ersättare för gruppledare för partigrupp och *Noria Manouchi* som andre ersättare för gruppledare för partigrupp från och med den 25 oktober 2022.

§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2022/23:198

Till riksdagen

Interpellation 2022/23:198 Försvarsmakten och svensk energiproduktion

av Marielle Lahti (MP)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 10 mars 2023.

Skälet till dröjsmålet är inrikes resa med anledning av årsdagen av Rysslands invasion av Ukraina samt värdskap vid EU:s informella försvarsministermöte.

Stockholm den 22 februari 2023
Försvarsdepartementet
Pål Jonson (M)
Enligt uppdrag
Maria Diamant
Expeditions- och rättschef

Interpellation 2022/23:205

Till riksdagen

Interpellation 2022/23:205 Framtida hemmabas för landets radarspaningsflyg

av Johan Andersson (S)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 10 mars 2023.

Skälet till dröjsmålet är inrikes resa med anledning av årsdagen av Rysslands invasion av Ukraina samt värdskap vid EU:s informella försvarsministermöte.

Stockholm den 22 februari 2023
Försvarsdepartementet
Pål Jonson (M)
Enligt uppdrag
Maria Diamant
Expeditions- och rättschef

§ 5 Ärende för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Redogörelse
2022/23:RR1 till konstitutionsutskottet

Studiestöd

§ 6 Studiestöd

Utbildningsutskottets betänkande 2022/23:UbU3
Studiestöd
föredrogs.

Anf. 1 FREDRIK MALM (L):

Herr talman! Vi har i dag att hantera utbildningsutskottets betänkande 2022/23:UbU3 *Studiestöd*.

Sverige är ett fantastiskt land, herr talman, om man tittar på vad vi har lyckats med historiskt på utbildningsområdet. Vi är en forskarnation. Vi har starka lärosäten. Vi har genom åren bidragit oerhört mycket till utvecklingen – inte bara i vårt eget land utan i hela världen – med innovationer, uppfinningar och forskning som ligger till grund för stora landvin-

ningar inom såväl medicin som ekonomi, industri, välfärd och mycket annat. Och vi ska fortsätta att göra det, herr talman.

Detta innebär stora utmaningar framöver på hela utbildningsområdet. I dag debatterar vi studiestöd, men ser man till utbildningsområdet i vid mening handlar det även om att få fler ungdomar att klara sina studier i grundskolan och komma in på gymnasiet, om att ha omställningssystem som fungerar, om att få fler elever som klarar gymnasieskolan, om att fler lärare blir utbildade och behöriga och mycket annat.

Frågan om bredd och spets hänger självklart ihop. Om man inte har en bra bredd blir det svårt att få en riktigt spetsig spets.

Vi har mycket stolta anor i Sverige. Och vi har stora utmaningar framför oss men också enorma möjligheter i den värld vi lever i. Sverige är ett modernt land. Vi är redan en generellt sett mycket högutbildad befolkning, och vi har en jättepoteential i våra unga generationer.

Herr talman! Utbildning är också viktigt ur ett ideologiskt perspektiv. För mig som liberal handlar det om individens frigörelse och frihet och inte minst om möjligheter att förverkliga sig själv. Vi har självklart också ett studiestödssystem som inte gör skillnad på om man är fattig eller rik och som ger möjligheter att bryta ned sociala barriärer. Inte minst bidrar det till att skapa den bredd som gör att vi får fram världsledande forskare inom olika discipliner.

Utbildningen och den högre utbildningen är också väldigt viktiga för demokratin. Vi ser att vi nu lever i en tillvaro med mycket desinformation, fake news och märkliga uppfattningar om att det inte finns något som är sant och falskt och rätt och fel utan att det är helt upp till en själv hur man bedömer saker. Men det är förstås en väsentlig skillnad på vad hela vetenskapssamhället kommer fram till när de borrar i frågor och tar fram klimatrappor eller vaccin mot corona jämfört med vad en person hittar på några timmar genom att googla runt lite och söka runt lite på Youtube. Det är klart att det är en väsentlig skillnad mellan vad som är högkvalitativ forskning och vad som är humbug.

Det är viktigt för demokratin att vi har ett starkt utbildningsväsen och inte minst att vi är en utbildad befolkning. Vill vi ha ett samhälle med tolerans, humanism och upplysning kräver det att befolkningen generellt sett är utbildad på en högre eller i alla fall på en grundläggande nivå.

För att göra allt detta, herr talman, krävs det studenter. Och det krävs såklart att studenter har rimliga ekonomiska villkor för att de ska vilja plugga, kunna läsa en högre utbildning och genomföra den högre utbildningen, helst inom den tid som är avsatt utan alltför stora uppehåll och så vidare. Då krävs det att vi har ett studiestödssystem som är generöst och som stimulerar människor så att de vill studera och plugga.

Det är oerhört viktigt för oss i Sverige, om vi tittar på hur vår ekonomi ser ut, att vi har kvalificerade personer som har orkat läsa långa, tunga utbildningar och som kan utveckla de delar i vår industri som är ledande i produktivitet och mycket annat. Det är mycket forskningsintensiv industri, till exempel.

Vi ska fortsätta att ha ett väldigt generöst studiestödssystem. Det är bland de mest generösa i världen. Sedan kan vi förstås diskutera en del detaljer i detta och så vidare, men jag tror att det finns ett brett stöd i Sverige generellt för de hörnspelare som vårt studiestödssystem baseras på.

Prot. 2022/23:68

23 februari

Studiestöd

Avslutningsvis, herr talman, har det kommit in en ny lite udda fågel i det svenska studiestödssystemet, nämligen omställningsstudiestödet. Vi har inte haft ett sådant system förut. Det ska vara fullt utbyggt till 2026. Detta är något som är väldigt positivt, för vi har många människor i vårt arbetsliv som kanske är lite äldre eller som har ett stort behov av omställning och som nu får stora möjligheter till det. Man får 80 procent av lönen upp till en viss nivå för att under totalt 44 veckor kunna ställa om. Sedan kan man kanske få ett jobb inom samma bransch men med en högre lön och mer ansvar. Man kan kanske byta inriktning och så vidare.

Det är viktigt att vi framöver väldigt noga från politiskt håll – från riksdagens håll och från regeringens håll – följer utvecklingen när det gäller omställningsstudiestödet, så att vi ser till att det fungerar på bästa möjliga sätt. Detta ska även göras i dialog med särskilt universitet och högskolor och självklart med arbetstagarorganisationerna, som har en väldigt viktig roll i detta.

Med detta vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.
(Applåder)

Anf. 2 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Ledamoten Fredrik Malm tar upp väldigt många viktiga saker som vi självklart kan stå bakom. Precis som ledamoten säger finns det, som tur är, ett brett stöd för det studiesystem och det studiestödssystem som vi har i Sverige. Vi socialdemokrater vill även framåt vara med och utveckla det och göra det ännu bättre – förhoppningsvis i breda överenskommelser.

Fredrik Malm nämner i sitt anförande glädjande nog möjligheten för individer att växa som människor och att vi ska möjliggöra resor. Vi ska möjliggöra för alla att läsa en högre utbildning eller att bara studera på den utbildningsnivå där de själva ska ta steg. Senare i dag finns faktiskt en möjlighet att ta ställning för detta i och med Socialdemokraternas reservation om att tillkännage för regeringen att man bör se över studiestödssystemet och bidragsnivåer som helhet.

Jag anade att ledamoten Malm tycker att vi har generösa system men att generösa system kan bli bättre. Vad kommer Liberalerna att göra i regeringssamarbetet, och hur kommer de att arbeta för att stärka studenternas möjligheter att klara sig ännu bättre ekonomiskt? Vi ser ju att det just nu är tuffa tider för studenter i hela vårt land.

Anf. 3 FREDRIK MALM (L) replik:

Herr talman! Tack, Niklas Sigvardsson, för frågan! Niklas Sigvardsson resonerar på ett sätt som jag tycker är klokt. Jag tror att vi är många som kan ställa upp på att vi i dag har ett generöst system, men vi måste också kunna garantera att studenter har möjlighet att studera framöver.

Det är också viktigt för genomströmningen att studenter inte förpassas till att lägga en stor del av sin tid på arbete vid sidan om. Under pandemin tog man bort fribeloppet, vilket var rimligt, men det är ändå så att det kan påverka genomströmningen.

Man kan som student jobba extra, och det är jättebra. Väldigt många gör det, och det ska vi inte motarbeta. Men det är viktigt att vi i grunden har ett studiestödssystem som gör att man kan genomgå en utbildning, att

vi får en genomströmning på den utbildningen och att studenter också i huvudsak kan fokusera på just den utbildning de läser.

Nu höjs studiestödet i och med att prisbasbeloppet höjs. Det är positivt. Framöver får vi se om utrymmet finns för att göra ytterligare förstärkningar. Det skulle jag se positivt på.

Anf. 4 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Det är positivt att vi förhoppningsvis kan ta steg när det gäller att förstärka studiestödet, för det är så jag tolkar ledamoten.

Den andra delen jag vill prata om är det som Fredrik Malm avslutade sitt anförande med, alltså omställningsstudiestödet. Det är som sagt ett väldigt viktigt system som har kommit på plats genom stora förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter. De har gjort ett ansvarsfullt jobb för att människor ska kunna ställa om i livets alla skeden.

Det är glädjande att Fredrik Malm tycker att det är viktigt att hålla koll på implementeringsarbetet. De första rapporterna har vi i utskottet fått via CSN nu i veckan, och det kommer fortlöpande att ges information så att man kan se till att omställningsstudiestödet implementeras enligt intentionen i avtalet.

Från CSN får vi signaler om att de kanske redan under innevarande år behöver förstärkningar i ändringsbudgetar för att klara nuvarande ambitionsnivå och för att kunna handlägga alla de ansökningar som kommer in. Hela 27 000 har sökt detta stöd, vilket är långt mycket mer än vad alla har förberett sig på, och därför är det viktigt att vi här i kammaren och regeringen tar initiativ för att bibehålla den ambition som finns i alla förarbeten.

Jag vill ta tillfället i akt och fråga Fredrik Malm, som är ordförande i utskottet, vilka initiativ han tänker ta gentemot regeringen så att implementeringen och ambitionsnivån ligger fast och så att CSN klarar av att handlägga alla de ansökningar som kommer in.

Anf. 5 FREDRIK MALM (L) replik:

Herr talman! Omställningsstudiestödet är som sagt väldigt viktigt. Det är också viktigt att det kan fungera i en akademisk vetenskaplig miljö på ett sätt som gör att vi får maximala fördelar av de möjligheter systemet ger.

Därmed menar jag, herr talman, att det är väldigt viktigt att vi noga följer detta så att det inte sker undanträngningar, till exempel att en person som är 50 år kliver in på en utbildning och därmed trycker ut en 20-åring som vill in på universitetet. Detta skulle kunna vara en risk om det här systemet inte utvecklas på ett bra sätt.

Det är också viktigt att det finns utbildningar som verkligen gynnar den omställning vi vill uppnå. Det kanske inte heller alltid fungerar inom det ordinarie kursutbudet, och det är någonting som universitet och högskolor måste titta på. Hur kan man få det att fungera med tanke på att omställningsstudiestödet är begränsat? Det är rimligt. Man kan inte ställa om hela livet, utan det måste handla om en begränsad tidsperiod.

Det finns också andra delar. Alla som omfattas av det här stödet kommer ju inte att plugga på universitet eller högskola. En del kommer att gå in i yrkeshögskolan och annat, så det är någonting som är väldigt viktigt.

När det gäller just det specifika anslagsäskandet från Centrala studie-
stödsnämnden för förvaltningsanslag bereds det i sedvanlig ordning i Re-
geringskansliet och inte minst på Finansdepartementet i dialog med Ut-
bildningsdepartementet inför vårproposition eller vårandringsbudget. Vi
får väl avvakta vad just den specifika resursallokeringen landar på för be-
lopp.

Anf. 6 NIKLAS SIGVARDSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att påpeka att vi socialdemokrater
självklart står bakom samtliga våra reservationer i det betänkande som dis-
kuterar, men för att vinna tid vid voteringen yrkar jag bifall endast till re-
servation 1.

Det svenska studiestödet är ett av världens bästa studiestödssystem.
Det kan låta högtravande och förmädet att säga så, men fakta är fakta. En
stor anledning till att det är så är att studiestödssystemets tre huvudmål är
brett förankrade och har stort stöd i den här kammaren. Det handlar om
mål som att systemet ska verka rekryterande för både kvinnor och män och
bidra till ett högt deltagande i utbildning. Det handlar också om att studie-
medlen ska verka utjämnande mellan individer och grupper i befolkningen
och leda till en ökad social rättvisa. Slutligen ska studiestödet även ha en
god effekt på samhällsekonomin över tid.

Det är som sagt glädjande att det finns en så stor uppslutning bakom
dessa mål. Målen är högt satta, och målen förpliktar. Trots att vi kan säga
att vi har ett av världens bästa studiestödssystem finns det ändå saker att
göra.

Jag tror att vi alla har sett, hört och läst om studenter som har det tufft
i dessa tider. Det handlar om stora hyreshöjningar, hög inflation, höjda
matpriser och höjda priser i kollektivtrafiken. Det är rapporter från Ystad
och Malmö i söder till Luleå och Kiruna i norr.

Länsförsäkringar presenterade för mindre än en månad sedan en rap-
port som visade att endast på 4 av de 29 studentorter som granskades har
studenterna möjlighet att få ihop sin ekonomi på de 12 052 kronor som
bidrag och lån innebär under en fyraveckorsperiod. I Jönköping, där jag
kommer ifrån, beräknas en student gå back ungefär 1 032 kronor i måna-
den, och då var Jönköping inte ens sämst i klassen.

Mot den verkligheten behöver vi politiker agera. Det är därför Social-
demokraterna har som mål att studiestödet ska stärkas. Vi anser att bi-
dragsdelen behöver höjas betydligt för att på ett ännu bättre sätt verka för
de huvudsakliga målen i studiestödssystemet. Det handlar som sagt om att
bredda rekryteringen så att det inte spelar någon roll vilken samhällsbak-
grund man har när man vill studera vidare. Det ska inte heller spela någon
roll om anhöriga har möjlighet att skjuta till ekonomiska medel i slutet av
månaden för att ekonomin ska gå ihop.

Därför behöver stödet stärkas för många olika grupper av studenter.
Några grupper som jag vill lyfta fram är den grupp studenter som kanske
redan har börjat jobba och ska gå till studier, studenter som har börjat bilda
familj och studenter som har en funktionsnedsättning. Där behöver vi göra
mer, och vi tycker att regeringen behöver agera för att stärka dessa grup-
per.

En annan grupp som är extra utsatt är personer som blir sjuka under tiden de studerar. För studenter som redan i dag har problem med att få studentekonomin att gå ihop och pressen av att lyckas med studierna blir det extra hårt om de råkar bli sjuka. Studenter som blir sjuka under sin studietid blir då mer stressade över att dels få ihop studieresultaten, dels få ihop ekonomin. Där behöver möjligheten till deltidssjukskrivning bli bättre.

Den förra regeringen påbörjade ett arbete med utgångspunkt i delbetänkandet *Ökad trygghet för studerande som blir sjuka*. Vi socialdemokrater anser att regeringen bör lägga ett förslag på riksdagens bord som underlättar för studenter som blir sjuka under sin studietid. Det måste vara möjligt att bli sjuk även som student.

Herr talman! Ett av alla stöd som finns inom studiestödet är studie-startsstödet. Det är ett viktigt stöd som når en liten grupp, men för den gruppen är stödet helt avgörande. Det är fråga om studenter som kanske aldrig hade börjat studera, lära sig språk eller kommit närmare arbetsmarknaden. Stödet är pricksäkert i fråga om att få personer in i egen försörjning och en möjlighet att utveckla sig eftersom en överväldigande majoritet av dem som får dessa stöd har utländsk bakgrund.

Vi socialdemokrater anser att även här behöver en översyn göras för att bland annat stärka stödets attraktivitet så att fler kommer i arbete. Det handlar också om en översyn av nivåer av stöd och hur man kan se på kravet på långvarig arbetslöshet.

Det sista området jag tänker gå igenom i dag handlar om omställningsstudiestödet. Denna omställningsreform är oerhört viktig för att göra det möjligt för fler att ta del av ett livslångt lärande. Stödet stärker människor och stärker vårt samhälle. Stödet innebär att fler får ekonomiska möjligheter att studera långt in i livet. Vi kan redan nu se hur stort trycket är. Cirka 27 000 har sökt stödet, och de första har redan börjat studera.

Det är viktigt att detta stöd följs upp av CSN så att det verkligen blir så bra som vi vill att det ska bli och som parterna har förhandlat fram. Detta innebär också att regeringens neddragningar på antalet utbildningsplatser kommer att göra det svårt för personer att komma in på sina utbildningar. Där kan vi bara hoppas att regeringen och Sverigedemokraterna tar sitt förnuft till fånga och ser till att det finns studieplatser.

Regeringen behöver också hålla uppsikt över vilka som får sina ansökningar beviljade. Det är viktigt att också de inom yrkesgrupper och grupper av personer som inte har lång studietradition beviljas omställningsstudiestöd, så att de kan stärka sin ställning på arbetsmarknaden och kompetensförsörja sig hela livet. Det är därför glädjande att så många av de första beviljade ansökningarna går till studenter som har sökt sig till yrkeshögskolor, som ger en snabb väg in i ett nytt yrke och arbetslivet. Det är också intressant att se att de flesta beviljade ansökningarna går till sökande till sjuksköterske-, vårdadministratörs- och polisprogrammen. Det visar att många vill vara med och bidra till vår gemensamma välfärd och vårt gemensamma samhälle.

Med detta sagt hoppas vi socialdemokrater att regeringen säkerställer att implementeringen blir så bra som den kan bli och att stödet blir så bra som vi vill att det ska bli. Sveriges studiestöd är bra, och det ska fortsätta att vara bra. Men det kan bli ännu bättre.

(Applåder)

Anf. 7 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M):

Herr talman! När jag nämner CSN, alltså Centrala studiestödsnämnden, för min omgivning, min släkt och mina vänner, bli det alltid en reaktion. CSN väcker en stark reaktion. De lite äldre, mer i min ålder, får något drömskt i blicken och tänker på de ljuva studieåren, som faktiskt var möjliga tack vare studiestödet. De lite yngre kan få något lite mörkt i blicken och tänker på att det ska betalas tillbaka. Så är det förstås.

Vårt studiestöd är ett av världens mest generösa, men det kräver ansvar och ger möjligheter. Det ska absolut betalas tillbaka.

Jag är glad över att CSN jobbar mycket med återbetalningarna. På några år har CSN ökat mängden återbetalande; återbetalningarna från dem som bor utomlands låg tidigare på 70 procent och är nu över 80 procent. Av dem som bor i Sverige är det nästan 95 procent som betalar tillbaka. Betala tillbaka ska givetvis alla göra, och CSN jobbar mycket med detta. Systemet innebär att för att andra ska få lån måste de första betala tillbaka.

Varje år får omkring en halv miljon studiestöd. Många är inblandade, och man förstår att det är en stor apparat. Det finns många olika former av studiestöd. Nu pratar jag framför allt om det reguljära studiestödet och omställningsstudiestödet, som många har nämnt tidigare.

Herr talman! Jag är också glad över det blir möjligt att få studiestöd högre upp i åldrarna. Den 1 oktober 2021 höjdes den övre åldersgränsen på Moderaternas initiativ. Från att gränsen tidigare var 56 år kan man nu söka studiestöd upp till gränsen 60 år. Nedtrappningen i rätten att låna höjdes från 47 till 51 år. Studenterna är inte som tidigare.

Arbetsmarknaden förändras, medellivslängden ökar och pensionsåldern ändras. Det är viktigt att vi följer med i samhället, och det anser Moderaterna är viktigt.

Herr talman! Som jag har sagt tidigare har Sverige ett av världens mest generösa studiestödssystem. År 2023 höjdes nivån på studiemedlen. Det var en effekt av att prisbasbeloppet höjdes. Vi hör ofta att studiemedlen aldrig höjs, men det gör de.

Studiestödet ger möjligheter för personer i många olika livssituationer. Det finns många olika former av lån. Det finns till exempel ett körkortslån, och det finns även andra generösa lån för dem som är på olika platser i livet.

Nu har jag mest pratat om det reguljära studiestödet, men nu finns omställningsstudiestödet – som flera har pratat om tidigare. Det viktigaste med studiestödet är att det ska vara rekryterande för både kvinnor och män. Det kan vi se att det är. Det ska bidra till högt deltagande i alla olika former av utbildning och utjämnade skillnader i befolkningen, både socialt och vad gäller studievana. Det ska också ha en god effekt på studieresultaten och innebära att man kommer i arbete. Stödet når målen. Vi moderater älskar utvärdering, och om målen inte nås måste något göras.

Jag kommer nu till omställningsstudiestödet, som flera har nämnt tidigare. Det har kunnat sökas sedan 1 oktober förra året och betalas ut sedan den 1 januari. Det har varit ett enormt intresse. Man räknade med ca 5 000 ansökningar, men det var närmare 27 000 som sökte. Sådant kräver ofta manuell hantering, och jag vet att CSN jobbar otroligt mycket med detta.

Vi fick besök i utbildningsutskottet nu i veckan av CSN, och vi kunde se ett stort engagemang. Hanteringen är manuell, och den kan förbättras. Men man gör så för att studenterna ska få så god hjälp som möjligt. Det är också viktigt att utvärdera. Som jag sa tidigare älskar Moderaterna utvärdering. Ett nytt system måste också utvärderas så att det ska fungera bra för de studerande. Det måste också göras för dem som arbetar med stödet eftersom deras arbetsbelastning är stor just nu.

Herr talman! Omställningsstudiestödet har förhandlats fram av olika parter. Därför är det strikta regler för hur man kan få stödet beviljat. Det är inte ett stöd för den som är arbetslös, utan det handlar om omställning. Man ska redan vara i arbete, och det finns regler som innebär att man kan få upp till 80 procent av sin lön, upp till ett visst belopp, under 44 veckor. Stödet finns för att öka flexibiliteten för den som befinner sig på arbetsmarknaden att behålla sitt jobb eller ta annat arbete inom bristyrken. Ofta kan man behöva lära sig något nytt. Tidigare hade man ett arbete, men nu kan arbetet förändras under tidens gång.

Det finns en särskild omställningsorganisation som arbetar med dessa frågor. De har mycket att göra just nu, men vi kommer att lära oss mer och mer. Det är positivt att omställningsstudiestödet har införts.

Samhället förändras och studenterna förändras. Många vill läsa utomlands, och många vill studera på sin drömutbildning, som kanske inte var den utbildning man startade när man var yngre. Man kanske studerar samtidigt som man har barn och familj. saker ändras hela tiden. Vi moderater vill att studiestödet ska förändras med samhället och med de krav som finns. Omställningsstudiestödet finns också till för att förbättra omständigheterna runt arbetsmarknadens behov.

Med ett längre arbetsliv kommer man att göra karriärbyten, men det är också viktigt att skolas in i sitt arbete för att undvika till exempel arbets-skador och för att förkovra sig, göra mer nytta för samhället och behålla sitt arbete.

Med det svenska studiestödssystemet, ett av de mest generösa i världen, och med omställningsstudiestödet kommer fler att påbörja studier i olika former och få ett bra arbetsliv. Detta tycker Moderaterna är oerhört positivt.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet.

(Applåder)

Anf. 8 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Jag vill haka på det som ledamoten pratade om när det gäller omställningsstudiestödet och bristyrken, som hon lyfte upp. Jag hoppas att det bara var en felsägning och att jag tolkade ledamoten fel, men jag vill ändå få detta klargjort. En av de stora diskussionerna när det gäller implementeringen av omställningsstudiestödet har varit huruvida det bara ska ges till studenter som söker sig till bristyrken eller som förstärker sin position mot bristyrken.

Detta är något som parterna – Svenskt Näringsliv, LO och PTK – gemensamt vänder sig emot eftersom intentionen i avtalet är att det ska stärka individens ställning på arbetsmarknaden. Det ska också vara framtidsytande och något som stärker individen framåt och alltså inte bara handla om att söka sig till bristyrken.

Det finns en passus om att man visst ska ta arbetsmarknadens behov i beaktande, men det är trots allt väldigt viktigt att det inte bara blir ett stöd för personer som söker sig till bristyrken. Det är också viktigt att ansökningar från personer som redan jobbar i ett bristyrke inte avslås, för även personer som i dag befinner sig i ett bristyrke kan behöva stärka sin ställning för att fortsätta inom det bristyrke de har eller vidareutveckla sig och gå till ett annat yrke.

Jag hoppas alltså att det inte är Moderaternas mening att omställningsstudiestödet endast ska gå till personer som söker sig till bristyrken.

Anf. 9 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten Sigvardsson, för frågan!

Omställningsstudiestödet är väldigt viktigt både för att kunna behålla sitt arbete och för att uppfylla arbetsmarknadens behov. Därför finns det många strikta regler, vilket vi tycker är bra. Det är otroligt många som har sökt, men alla ska kanske inte få omställningsstudiestöd.

Man kan inte säga att det bara är till bristyrken, men det viktigaste är att det handlar om att man ska kunna behålla sitt arbete men också att se vilka behov som finns på arbetsmarknaden. Att man ska vara anställbar under längre tid är väl egentligen det som är viktigast.

Anf. 10 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Jag blev inte hundra procent lugn, men lite lugnare i alla fall. Bland det viktigaste just nu är implementeringen, och det är här parterna känner oro när det gäller hur det går för dem som är i bristyrken och som söker omställningsstudiestöd. Jag respekterar att vi får se hur myndigheter och överprövningsnämnder tolkar lagstiftningen och den överenskommelse som finns, men där ligger alltså den största oron just nu hos parterna.

I omställningsstudiestödet är parterna kanske de viktigaste aktörerna, för det var genom tuffa förhandlingar mellan Svenskt näringsliv, PTK och LO som man kom fram till detta stöd – som nu är ett av världens bästa – i samverkan med staten. Staten täcker upp med mycket pengar i de här medlen, som vi kommer att trappa upp.

Vi går inte med full styrka nu, men när stödet väl är utbyggt runt 2026 kommer runt 40 000 att kunna omfattas av det, vilket är glädjande. Det är fantastiskt att vi nu möjliggör att ställa om mitt i livet. Vi har ett bra studiestödssystem, men just omställningen har kanske varit en av de problematiska delarna, och här tar vi verkligen ett krafttag om det.

Detta är alltså något som vi socialdemokrater verkligen kommer att följa upp för att se att regeringen gör rätt när det gäller implementeringen av omställningsstudiestödet. Det gäller både i fråga om bristyrken och det som jag ställde en fråga om tidigare till ledamoten Malm, nämligen det ändringsäskande som CSN kom med för att ens kunna bibehålla ambitionen. Vi hade helst sett att man i samverkan med CSN hade kunnat skruva på hur vi kan snabba på processen och gå fortare fram, men CSN hävdar alltså att de behöver mer medel enbart för att bibehålla ambitionen. Hur ser Moderaterna på det, och hur kommer Moderaterna att agera i de budgetförhandlingar som kommer att äga rum här under våren?

Anf. 11 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten Sigvardsson, för ytterligare frågor!

Det viktigaste är att det är parterna som förhandlar, men när man har fått ett så stort söktryck måste man givetvis göra ett urval – det går inte bara att fylla på. Sedan kommer det, som ledamoten säger, att fyllas på till 2026, men vi måste alltså ha något slags urskillning. Jag kan nog säga att om man är i ett bristyrke är det inte högsta prioritet. Men framför allt är det parterna som ska förhandla om detta.

Jag vet att CSN har äskat mer pengar, och jag kan inte nu svara på om de kommer att få det.

Men det viktigaste är att vi måste titta på systemet som har införts och utvärdera om det är rätt personer som får omställningsstudiestödet och om det är den här budgeten som gäller eller inte. Äskandet har vi alltså inte tagit ställning till helt än.

Anf. 12 ANDERS ALFTBERG (SD):

Herr talman! Jag vill först yrka bifall till reservation 9 i betänkandet.

Som tidigare sagts har vi all anledning att känna oss stolta över det studiestödssystem vi har i vårt land. Det råder i stort sett en stor enighet bland oss riksdagspartier om att vi vill värna det svenska generösa studiestödssystemet. Visst är det så att vi har olika åsikter om detaljerna; vissa delar behöver bli generösare, och andra delar behöver stramas åt.

Målet för vårt studiestöd kan man också dela upp i tre bitar: Det ena är att ge den enskilda människan, oavsett social bakgrund, en möjlighet att skapa sig en framtid, att möjliggöra det livslånga lärandet som det ibland också kallas. Det andra är att säkra en god ekonomisk utveckling, och det tredje är att stärka upp en kompetensförsörjning för vårt land.

Det sista har väl haltat något, inte minst när det gäller kompetensförsörjning inom välfärdssektorn. En av välfärdsstatens främsta pelare är att kunna ge sina medborgare en tillgänglig och god vård i hela landet. Kompetensförsörjningen är ett enormt problem inom vården – detta vet vi alla och vill göra något åt.

På landsbygden eller i glesbygden är det ofta än svårare att rekrytera läkare och sjuksköterskor, vilket riskerar att underminera såväl vårdens kvalitet som patientsäkerheten. Att locka läkare till landsbygden är inte bara en utmaning för oss här i Sverige utan i hela den industriella världen.

I landsbygdsområden i USA finns ett system där läkare kan förbinda sig att arbeta ett antal år, varefter de får sina studieskulder reducerade. Vi sverigedemokrater tycker att systemet är intressant och bör utredas för svenska förhållanden. Man kan även tänka sig att applicera motsvarande system på sjuksköterskor, för att de ska vilja söka sig till mindre attraktiva orter eller till glesbygden.

Herr talman! Att lösa kompetensförsörjningen inom vården kräver en bred palett av åtgärder, och om vi menar allvar med orden ”hela Sverige ska leva” bör vi även se över möjligheten med reduktion av studieskulder för läkare och sjuksköterskor på landsbygden.

(Applåder)

Anf. 13 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Jag tänkte ta tillfället i akt att även här prata om omställningsstudiestödet och dess implementering. Sverigedemokraterna är ju en stor del, om inte den största delen, av regeringsunderlaget, även om de inte sitter i regeringen. De har väl därför, antar jag, väldigt stor makt över de budgetar som läggs här på kammarens bord.

Därför vill jag veta vilken ingång Sverigedemokraterna kommer att ha i debatten om implementeringen av omställningsstudiestödet. Hur kommer Sverigedemokraterna att se till att ambitionen bibehålls i omställningsstudiestödets implementering så att det som parterna har förhandlat om är det som kommer att gälla?

Det är som sagt väldigt viktigt att det är parternas intentioner, intentionerna i förarbeten och lagstiftning, som blir gällande. Därför är det också extra viktigt att vi följer upp och säkerställer att det blir så. Där har Sverigedemokraterna en väldigt tydlig roll som samarbetsparti till regeringen, och kanske som den som styr i många frågor – jag vet inte, det är nog olika i olika typer av frågor. Hur kommer Sverigedemokraterna att agera i sina förhandlingar med regeringen för att säkerställa ambitionsnivån i införandet av omställningsstudiestödet?

Anf. 14 ANDERS ALFTBERG (SD) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten, för frågan! Generellt sett är detta något vi för samtal om mellan Tidöpartierna, och vi får återkomma. Det finns många olika hänsyn som måste tas, för vi måste se detta som en helhet. Det handlar bland annat om dimensioneringen och svårigheten med att ha systemstöd för att kunna hantera handlingar.

Detta är en komplex fråga som vi kontinuerligt kommer att diskutera mellan Tidöpartierna framöver.

Anf. 15 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Det är alltså en öppen fråga hur regeringen kommer att gå vidare eftersom Sverigedemokraterna har ett så stort inflytande över den här regeringen. Vi får helt enkelt se vad som händer, är väl svaret.

För att återgå till frågan om hur det ska se ut med omställningsstudiestödet när det gäller bristyrken eller icke bristyrken tycker jag ändå att det kan vara ganska intressant att få veta Sverigedemokraternas hållning. Det bör inte vara något som göms undan i en förhandling, utan Sverigedemokraterna borde själva kunna stå för en åsikt.

Parternas oro kring detta är som sagt stor. De lyfter det i samtal; det gäller både Svenskt Näringslivs, PTK:s och LO:s företrädare. Det kommer alltså inte bara från det ena eller det andra hållet, utan parterna har en gemensam oro för hur implementeringen går. Vi har kunnat följa detta på debattsidor i både januari och februari, där de tillsammans skrivit detta.

Vi ser alltså en enad front och en oro från parternas sida, och då tycker jag att det är ganska intressant att höra Sverigedemokraternas åsikt kring intentionerna i det avtal som ligger till grund för omställningsstudiestödet.

Anf. 16 ANDERS ALFTBERG (SD) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten, för frågan! Som tidigare sagts är detta en komplex fråga. Dimensioneringen kommer i framtiden att villkora vad

vi behöver prioritera när det gäller målgruppen; dessa två hänger alltså ihop. Jag har inget annat svar just i dag.

Prot. 2022/23:68
23 februari

Studiestöd

Anf. 17 MATHIAS BENGTTSSON (KD):

Herr talman! Utbildning är viktigt både för den enskilde och för Sverige som land. Utbildning ger människor möjlighet att förverkliga sina drömmar och att på ett nytt sätt bidra till samhällsbygget. Utbildning ökar möjligheterna till en bättre inkomst, bättre hälsa och ökad livskvalitet. Samtidigt bidrar utbildning också till utveckling, ekonomisk tillväxt och innovation.

Studiestödet möjliggör för studenter i alla åldrar att göra en investering i både sin egen och Sveriges framtid genom att utbilda sig vidare. Studiestödet ger alla som vill börja studera, oavsett bakgrund, nödvändiga ekonomiska förutsättningar att göra det, och det är precis så det ska vara. Det ska vara ambitionen och inte ekonomin som avgör om man kan hoppa på den utbildning man har drömt om länge.

Därför ska det svenska studiestödssystemet fortsätta vara ett av världens mest generösa. Alla delar av studiestödet, det vill säga studiebidrag under gymnasietiden, bidrag till elever med funktionsnedsättning, lärlingsersättning och studiemedel med bidragsdel och lånedel, ska sammantaget bidra till att utjämna skillnader i ekonomiska förutsättningar mellan enskilda och mellan grupper i samhället.

Herr talman! Ett konkurrenskraftigt näringsliv förutsätter personer med rätt utbildning. Det är viktigt att studiestödssystemet bidrar till att näringslivet försörjs med den kompetens som det behöver.

När en konjunkturedgång nu väntas och det finns risk att långtidsarbetslösheten biter sig fast på höga nivåer spelar utbildning en viktig roll för att fler ska komma i arbete. Vi ser redan i dag en hög arbetslöshet, samtidigt som vi å andra sidan har mängder av branscher som är i stort behov av utbildad personal. För att lösa den matchningsproblematiken har studiestödet en viktig roll att spela för att riva hinder för människor att komplettera tidigare studier eller studera vidare på en högre nivå.

En arbetsmarknad i ständig förändring kräver att människor kan utbilda sig vidare under hela livet. Företag och entreprenörer anpassar sina erbjudanden efter marknaden och hittar på nya innovativa tjänster och erbjudanden. När marknaden och företagen förändras behöver också arbetskraften hänga med. Då är omställningsstudiemöjligheterna viktiga så att de som vill byta bana under karriären får möjlighet att göra det.

Herr talman! Studier kan vara nyckeln till arbete och försörjning och till att gå från utanförskap till gemenskap. Det kan vara nyckeln för såväl enskilda som Sverige som nation till att växa med kunskap.

Sverige har många problem som vi behöver hantera. För att klara dem och för att fortsätta bygga det goda samhället är studiestödssystemet viktigt. Det ska vi vara rädda om.

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

Anf. 18 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Även här vill jag prata om omställningsstudiestöd, för vi har nu hört samtliga regeringspartier och även stödpartiet Sverigedemokraterna. Just omställningsstudiestödet är kanske den hetaste frågan på

studiestödsområdet just nu, i och med att det gäller nyimplementering och vi verkligen vill att den här omställningsmöjligheten blir så bra den bara kan bli. Det är egentligen inte för att vara jobbig som jag vill ställa frågor, utan det är för att jag vill att detta ska bli så bra det bara kan bli.

Det är därför intressant att höra hur Kristdemokraterna ser på debatten om hur vi ser på intentionerna i avtalet – om den partsöverenskommelse som ingicks mellan Svenskt Näringsliv, LO och PTK också kommer att följas upp och hur Kristdemokraterna ser på detta. Det gäller framför allt den del som handlar om hur vi ska anpassa stödet för dem som är i bristyrken och ska till ett bristyrke eller kanske ett annat yrke. Det handlar ju trots allt – här är lagstiftningen tydlig – om att individen äger rätten att ansöka om det man anser sig behöva för att stärka sin ställning, i samråd med en omställningsorganisation.

Jag vill därför höra hur Kristdemokraterna ser på intentionerna i avtalet och hur Kristdemokraterna kommer att jobba både i regeringen och i utskottet för att avtalets och lagstiftningens intention ska implementeras.

Anf. 19 MATHIAS BENGTSSON (KD) replik:

Herr talman! Tack, Niklas Sigvardsson, för frågan! Det är en viktig fråga som ledamoten belyser. Det är viktigt att vi följer detta och jobbar vidare så att det blir så bra som möjligt; det tror jag att alla är överens om. Men som jag har varit inne på tidigare är detta en pågående process, och det finns inga tydliga svartvita besked att ge i dag.

Men om man ändå ska resonera lite kring detta finns omställningsstudiestödet till för att underlätta omställning genom utbildning mitt i arbetslivet. Det kom, som vi var inne på, till som en följd av parternas överenskommelse, och det behöver förvaltas på bästa sätt, i samarbete med de parter som slutit överenskommelsen, naturligtvis.

Sedan behöver det finnas ett regelverk kring detta. Det görs många ansökningar, och någon sorts urval behöver göras. Där står CSN för myndighetsutövningen och gör bedömningen.

Ur mitt perspektiv är en viktig del i omställningsstudiestödet att det används för utbildningar som matchar arbetsmarknadens efterfrågan och för att komma till rätta med den matchningsproblematik som finns på arbetsmarknaden. Det behöver kunna motverka kompetensbrist och stärka näringslivets konkurrenskraft. Detta är en viktig del som jag tycker att vi ska ha med oss när vi följer denna fråga framöver.

Anf. 20 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Nu har jag hört samtliga regeringspartiers företrädare stå och prata om den här frågan. Det spretar lite för mycket för att jag ska känna mig helt lugn och trygg med att regeringens och regeringspartiernas företrädare kommer att arbeta aktivt med detta, framför allt när det gäller att skruva i hur tungt arbetsmarknadens behov och bristyrkeskompetensen ska väga. Hur vet vi vad som är bristyrken i framtiden? Vi har bra koll på det, men var kompetens saknas är ju något som kan svänga ganska fort. Därför behöver vi omställningsstudiestödet.

Studenter och högskolor brukar faktiskt vara väldigt bra på att hitta matchning, för studenter vill ju komma till ett jobb, och de brukar allt som oftast söka sig till utbildningar som leder till jobb, för det är det de vill. De vill inte komma ut i arbetslöshet när de har lagt tre, fyra eller fem år på en

utbildning, utan de brukar vara bra på att hitta sin egen matchning. Det är likadant med högskolor och universitet – de vill matcha så bra som möjligt.

Därför är det viktigt att hitta principerna för var man ska gå. Det står också i partsöverenskommelsen att om väldigt många söker och man följer de riktlinjer och delar som finns i lagstiftningen är det först till kvarn-principen som gäller. Då tittar man på ansökningarna när de kommer in, och så beviljar man i tur och ordning. Tar pengarna slut så är de slut. Det är på detta sätt man har förhandlat i detta.

Det är jätteviktigt att vi utbildar till bristyrken, men då kanske inte enbart omställningsstudiestödet ska ta det ansvaret. Det ansvaret var ju en del av förhandlingen när det gäller flexibilitet och omställning som skulle just trygga arbetstagarnas rättigheter och möjlighet att ställa om i en föränderlig tid. Att rucka på detta och vikta över även denna del till företagens fördel känner jag mig som socialdemokrat inte riktigt trygg med.

Anf. 21 MATHIAS BENGTSSON (KD) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten, för resonemanget om detta! Det är en viktig fråga. Det är ett nytt stöd som vi håller på att implementera under det här året.

Som alltid med nya stöd behöver man följa hur myndighetsövningen blir, i det här fallet från CSN, och man behöver följa hur implementeringen och dimensioneringen blir. Sedan får man naturligtvis hela tiden förfina, förvalta och justera detta på bästa sätt utifrån det. Detta kommer vi att fortsätta att följa från regeringens och Kristdemokraternas sida.

Anf. 22 SAMUEL GONZALEZ WESTLING (V):

Herr talman! Under mycket märkliga omständigheter tvingades fackförbunden in i en process under förra mandatperioden för att reformera LAS, lagen om anställningsskydd. I praktiken löd hotet: Kom överens om försämringar, annars kommer vi att göra ännu större försämringar.

Ansvariga för det hela var Centerpartiet, som ställde det som ett krav för att släppa fram regeringen. De partier som nu utgör regering gladde sig dock storligen och gottade sig åt den olycka som var nära förestående.

Resultatet av förhandlingarna blev kraftiga försämringar av anställningsskyddet för arbetstagarna. Arbetsgivarna gick dock praktiskt taget skadeslösa genom processen. Endast ett parti protesterade mot hela hanteringen, och det var Vänsterpartiet. Man lade stor möda från både regering och arbetsgivarorganisationer på att det hela skulle framstå som en helt normal process. Det är inte utan att man drar sig till minnes en gammal välkänd refräng: ”Sida vid sida, tillsammans hjälps de åt ... staten och kapitalet, två vargar fromma som lamm.”

Anställningsskyddet luckrades upp, men för att inte arbetstagarna skulle gå helt lottlösa beslutade sig staten för att skjuta till medel. Resultatet blev omställningsstudiestödet. Det är en reform som förvisso är bra i sig men som har näst intill noll relation till de förhandlingar som skedde mellan parterna på svensk arbetsmarknad. Det syftar till att människor ska kunna omskola sig, men det är inte direkt kopplat till dem som hotas av eller rent av drabbats av arbetslöshet. Arbetsgivarna behöver inte ens finansiera en liten del av reformen.

Det går alltså att konstatera att LAS-förhandlingarna kostade arbetstarna mycket trygghet och arbetsgivarna ingenting. I stället är det studenterna, gamla som nya – i många fall arbetstagare själva – som i slutändan ska betala kalaset genom höjda studieskuldsräntor.

Det här är så vulgärt att det är svårt att finna ord för det. Under gårdagen debatterades skatt för övervinster för elbolagen. Det gjordes ett stort nummer från regeringspartiernas sida av att man inte kan fatta retroaktiva beslut. Visserligen är detta helt felaktigt eftersom EU-förordningar gäller som lag och det därför inte var fråga om någon retroaktivitet, men det är en annan debatt som vi inte ska fördjupa oss i närmare här. Men principen är riktig i sak. Regeringen anser uppenbarligen att den principen är viktig att upprätthålla när det gäller storkapitalet, men när det gäller vanligt folk finns uppenbarligen inte det hindret.

Hundratusentals människors förutsättningar förändras för att de nu ska vara med och finansiera försämringarna i lagen om anställningsskydd. ”Staten och kapitalet, de sitter i samma båt, men det är inte de som rör, som rör så svetten lackar.”

Vänsterpartiet anser att omställningsstudiestödet är en bra reform i sig, men finansieringen borde vara arbetsgivarnas ansvar, åtminstone i någon del. På det sättet skulle det i slutändan inte vara enbart arbetstagarerna som betalade priset för försämringarna i LAS. Samtidigt borde studielånens räntor återgå till den modell som gällde före 2023.

Jag yrkar bifall till reservation 4.

Anf. 23 ANDERS ÅDAHL (C):

Herr talman! Studiestödet är vad vi debatterar här i dag. Vi fick en inledning från utskottets ordförande Fredrik Malm, en exposé över svensk utbildning och den standard som finns samt av vikten av ett generöst studiemedelssystem och högre utbildning. Det är glädjande att hela kammaren egentligen står bakom en sådan ordning här i landet där vi hedrar och förstår värdet av utbildning.

Det finns två aspekter. Det ena är bildning. Vi ska kunna vaccinera oss mot humbug och fake news och förstå värdet av vetenskap i relation till låtsasnyheter och googlingar på internet. Det andra är att vi har en utbildningsnivå i Sverige som är hög och gör att vi kan möta ett föränderligt arbetsliv, där vi kan flytta oss högre och högre upp och skapa mer och mer värde i våra produkter och tjänster. Där är vi eniga.

Låt mig här i kammaren i dag få lyfta fram två liberala aspekter på studiemedlen som båda syftar till att stärka studenternas situation, så att fler kan studera och ges rimliga förutsättningar att vara studenter. Det handlar dels om ett mer flexibelt studiestöd, dels om en större frihet att som student ha ett arbete vid sidan av studierna.

Arbetsmarknaden är i rörelse. Studenter är i dag i alla åldrar och kommer från olika slags bakgrund och studerar under olika omständigheter. Arbetslivet förändras. Livet förändras, men studiestöd har inte riktigt hängt med i utvecklingen.

Centerpartiet vill se en modernisering av studiestödet, så att den verkliga dagens studenter möter bättre tas om hand av ett reformerat studiestödssystem med mer flexibilitet och mer anpassning till olika förutsättningar.

Det är bra att människor vill satsa på att utbilda sig och bilda sig, både för individen och för samhället i stort. Centerpartiet vill uppmuntra och underlätta för fler att studera.

Vår första frihetsreform för studiemedel handlar om flexibilitet för studiestödet. För att öka genomströmningen och få fler i arbete vill vi i Centerpartiet som sagt ha ett mer flexibelt studiemedelssystem, ett system som premierar studenter som avslutar sina studier före utsatt tid men också är anpassat för dem med lägre studietakt, exempelvis personer som har gått anpassad gymnasieskola eller är deltidssjukskrivna. Det ger fler möjligheten till en utbildning som i förlängningen leder till jobb.

Heltidsstudier måste gå att förena med familjeliv. Det ger skäl att stärka studiemedlen. Ensamstående föräldrar är en utsatt studentgrupp ekonomiskt, och dessutom är de som endast har en gymnasieutbildning i klar majoritet bland ensamstående mammor. Det kan inte vara rätt att vi har ett studiemedelssystem som missgynnar ensamstående mammor och kvinnor.

Möjligheterna till utbetalning av tilläggsbidrag för föräldrar som studerar behöver utredas för en modern, jämställd situation. Det är liberal politik.

Vår andra frihetsreform för studiemedel handlar om det så kallade fribeloppet. Under covid-19-pandemin gjordes en viktig förändring. Fribeloppsgränsen togs bort, vilket gjorde att studenter kunde uppbära lånade studiemedel utan att behöva känna begränsningar när det gällde att ha ett arbete vid sidan av studierna. Men sommaren 2022 återinfördes inkomstprövningen för studiemedel, och fribeloppsgränsen återinträdde. Centerpartiet föreslår att det så kallade fribeloppet ska avskaffas för lånedelen av studiemedel. Det gäller alltså inte bidragsdelen utan den del som ska betalas tillbaka till staten.

Vi lyssnade tidigare till Socialdemokraterna som redovisade att det är tuffare tider för studenter, så varför inte avskaffa fribeloppsgränsen så att fler kan arbeta vid sidan av och få bättre ekonomi?

Fri­beloppsgränsen innebär att det finns ett tak för hur mycket studerande får tjäna för att ha rätt till studielån. En enig riksdag avskaffade fri­beloppet temporärt för att uppmuntra fler studenter att jobba under pande­mimånaderna, inte minst eftersom det behövdes personal inom vård och omsorg samt restaurang- och besöksnäringen.

Nu när inkomstprövningen har återinförts är det mindre lönsamt för studenter att arbeta extra. Det är därför rimligt att slopa inkomstprövningen för lånedelen av studiemedlet och på så sätt stärka studenters frihet att själva bestämma över sin ekonomi. Att studera och samtidigt ha ett arbete vid sidan av kan för många vara djupt utvecklande, och dessutom får vi fler arbetade timmar i landet som stärker vår välfärd. Det är liberal politik.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 6 om fribeloppet.

Jag har presenterat två förslag med liberal politik som bygger styrka i hela landet, i varje lärosäte och i varje studievrå. Vi i Sverige är i stort behov av kompetens inom många av arbetsmarknadens områden, och vi måste ha ett studiemedelssystem som premierar studenternas situation och plats i livet. Alla är inte lika. Vi lever inte under något slags gemensam norm, utan vi är olika och har olika förutsättningar. Låt oss utveckla studie-

medelssystemet så att det stärker både den enskilda studenten och Sverige i stort.

Anf. 24 CAMILLA HANSÉN (MP):

Herr talman! Precis före jul debatterade vi statsbudgeten här i kammaren och då även budgeten för studiestöd. Då var Miljöpartiet det enda partiet som lade pengar på bordet till studenterna för att höja studiebidraget. Nu debatterar vi ledamöternas motioner från den allmänna motionstiden, och vad man kan göra med sina idéer om studenternas möjlighet till ett bra liv som student beror lite på om man lade pengar på bordet eller inte när vi diskuterade budgeten.

För Miljöpartiet är studenterna i fokus, och jag vill inleda med att lyfta fram studenternas ekonomiska situation här och nu, efter en lång tid av inflation och ökade priser.

Redan förra våren konstaterades att singelstudenter är en grupp som hamnar i kläm när det gäller ekonomin så som den har utvecklats i och med anfallskriget i Ukraina. Det är en grupp som också får väldigt lite uppmärksamhet.

Vi har hört om studenter som flyttat hem till föräldrar, som avbrutit sina studier eller kanske har fått dela boende på ett sätt som de inte hade planerat för att ha råd när priserna steg och det inte gjordes några satsningar som passade studenterna. Det fanns förslag som handlade om att ge pengar i handen till dem som ägde en bil, men om man är en yngre student är det kanske just vad man inte gör.

Nu har studiemedlet höjts, som det har påpekats, genom den sedvanliga uppräknin gen, men detta ger inte mer pengar i handen för en grupp som har en väldigt liten ekonomi. Det vi vill se är en reell höjning av studiebidraget.

Nog om budgetfrågor – nu är det motionsbetänkandet som ska debatteras. Jag vill lyfta upp några frågor som Miljöpartiet tycker är särskilt viktiga. Det handlar om tryggheten för studenterna vid sjukdom och vikten av att omställningsstudiestödet implementeras på bästa sätt.

Sveriges studenter investerar många år av sitt liv för att vårt land ska fortsätta att vara en framstående kunskapsnation. De lägger var och en grunden för att kunna bidra med sin kompetens som lärare, sjuksköterskor, ingenjörer, ekonomer, kemister eller forskare, för att ge andra möjlighet till högre kvalificerade studier längre fram och innovationskraft i Sverige. Högre utbildning är inte längre något som är få förunnat utan något som många kan ta del av, och man gör detta vid olika tidpunkter i livet. Vi ser också hur studiestödet utvecklas för att matcha detta.

Det är därför problematiskt att studenternas sociala skydds nät upplevs som osäkert. Studenter har inte råd att bli sjuka, och de riskerar att falla igenom det sociala skydds nätet. Här finns det utredningar som bereds på Regeringskansliet, och förslagen behöver komma fram så att vi kan granska dem och debattera dem här i riksdagen.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till reservation 7, som innebär just att studenters villkor vid sjukdom ska bli bättre. Det är Miljöpartiets åsikt att skyddet behöver vara mer likt det skydd som finns för arbetstagare.

Herr talman! Miljöpartiet har i alla år drivit frågor om att man ska kunna utveckla sin kompetens flera gånger i livet genom studier, också senare i livet. Den satsning som genomfördes för många år sedan – det gröna friåret – är kanske bekant. Där hade man möjligheten att utbilda sig eller starta företag, och på den tiden fick man faktiskt välja att göra precis vad man ville. Under tiden ersattes man av någon som var arbetslös och vikarierade på ens tjänst. Friårsvikariatet var något som fick fart på många karriär på den tiden, men det är ganska länge sedan.

I januariavtalet återkom tanken om en reform som skulle ge möjlighet till utveckling för ens egen skull, mitt i arbetslivet. Det kallades utvecklingstid. Men detta slaktades av en majoritet i den förra riksdagen. Nu är vi här, och det har blivit verklighet att vi har ett omställningsstudiestöd för att man mitt i livet ska kunna förkovra sig, utbilda sig och utvecklas för att stå starkare på arbetsmarknaden.

Vi ser nu hur stödet implementeras. Det var uppenbarligen väldigt efterlängtat, för CSN översköls av ansökningar och har svårt att hantera dem alla. CSN behöver få möjlighet att göra detta på bästa sätt. Det handlar om att handlägga i hög takt men också om att utveckla ett bra systemstöd för att hantera omställningsstudiestödet så att vi kan följa upp det på ett bra sätt, som flera har nämnt tidigare.

Det är också viktigt att regeringen värnar reformens syften och följer upp vad som händer vid lärosätena och hos andra utbildningssamordnare och vad konsekvensen blir för studenterna, både studenter med omställningsstudiestöd och andra studenter. Det här ser jag fram emot att följa. Det är en reform som vi i Miljöpartiet är stolta över och som ger möjlighet för många att utvecklas mitt i livet.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 11.)

§ 7 Förskolan

Förskolan

Utbildningsutskottets betänkande 2022/23:UbU4
Förskolan
föredrogs.

Anf. 25 FREDRIK MALM (L):

Herr talman! Vi har nu att debattera det fjärde betänkandet för utbildningsutskottet under detta riksmöte. Det gäller förskolan och diverse motioner som lämnats in under den allmänna motionstiden och som utskottet sedan har berett.

Herr talman! Låt mig börja med att säga att tidigare generationer i Sverige inte bara har kämpat för att införa den svenska demokratin, parlamentarismen, grundlagsskyddade fri- och rättigheter och andra jätteviktiga saker, utan parallellt med detta har man också kämpat för att bygga en välfärdsstat i Sverige. Principen är att alla är med och betalar och att alla också får ut något av välfärden när de behöver det.

Idén med detta är att vi när vi är väldigt unga, och även när vi är väldigt gamla, får ut mycket av det svenska välfärdssystemet. Det är för att vi ska kunna gå på dagis, eller förskolan som det heter sedan ett antal år tillbaka. Där läggs grunden för det livslånga lärandet. Vi ska växa som individer, vi ska växa socialt och få kunskaper och så vidare.

Detta är någonting som är väldigt viktigt inte bara för att vi ska växa som individer utan för sammanhållningen i Sverige, att vi har någonting gemensamt och att vi tidigt också lägger grunden för de gemensamma värderingar som vi har, så att den uppväxande generationen och generationen efter den får dela och lära sig om sådant som ska präglade vårt samhälle framöver.

Vi vill inte ha ett väldigt fragmentiserat samhälle. Vi vill ha ett samhälle med mångfald. Men vi har också gemensamma värderingar och principer som det är väldigt viktigt att våra barn och ungdomar tidigt känner att de är en del av för att vi ska kunna vara ett inkluderande samhälle.

Förskolan är en fantastisk uppfinning i den svenska välfärdsstaten. Den innebär inte bara att man förbereds för skolan utan också att man kan växa socialt. Och i ett modernt samhälle och ett samhälle som det svenska, som är väldigt mångfasetterat, fyller förskolan en väldigt viktig funktion för att barn också ska kunna få ta del av och kunna se någonting annat än det som finns hemmavid innanför lägenhetens eller husets fyra väggar där man bor. Man kan få andra kompisar och andra perspektiv.

Förskolan innebär ett miljöombyte som jag inte tycker att man ska underskatta. Detta är särskilt viktigt för många barn och ungdomar som är nyanlända och som inte har bott i Sverige särskilt länge. De kanske bor väldigt trångt i socialt utsatta områden och så vidare. Det finns mycket teoribildning kring detta inom sociologin kring det som man kallar closure. I de omoderna delarna av det moderna Sverige i dag finns det barn som till exempel exkluderas eller kontrolleras genom till exempel hederskultur eller annat. Möjligheten att gå i förskolan innebär att man kan bända sig ur det sammanhang som man befinner sig i genom att man vidgar sina vyer, ser andra perspektiv och så vidare. Detta är otroligt viktiga processer, särskilt för barn där förskolan fyller en nyckelroll.

Herr talman! De allra flesta barn i Sverige går i förskolan i dag. Men vi ser särskilt bland barn med utrikes födda föräldrar, bland barn i utsatta områden och bland nyanlända barn att andelen barn som går i förskolan är avsevärt mindre. Därför fattade riksdagen beslut under förra riksmötet om att ändra i lagstiftningen och i bestämmelserna så att kommunerna nu mycket tydligare har en skyldighet att genom uppsökande verksamhet, förställer jag mig, hitta de barn som inte är inskrivna i förskolan när barnen är tre år för att få föräldrarna att se vikten av att deras barn får möjlighet att gå i förskolan. Detta är väldigt viktigt också, herr talman, eftersom det kan handla om föräldrar som kanske inte känner till förskolan eftersom det inte fanns någon förskola i hemlandet. Det kan också finnas en skepsis gentemot det svenska offentliga samhället, myndigheter och annat, som det är viktigt att man kan bryta ned i dialog med dessa föräldrar, så att deras barn också kan gå i förskolan och inte blir inlåsta i en hemmiljö och får jättestora problem när de sedan ska börja i den vanliga svenska skolan och till exempel ligger efter mycket i språkutvecklingen. Detta är därför en fråga som är väldigt viktig att ta upp. Förskolan har en enormt viktig

funktion i att bidra till att vi kan bryta det utanförskap som finns i vårt land.

Herr talman! Om man tittar på kunskap och kunskapsutveckling är barn i åldrarna tre till sex år oerhört receptiva, mottagliga, för att ta till sig kunskap. Det innebär att möjligheten att gå i en förskola med hög kvalitet med utbildade förskollärare och med allsidig undervisning blandad med pedagogik, lek, mycket utomhusvistelse och så vidare ger en enorm hävstång för inläringen. Det är väldigt svårt att se hur man ska få denna hävstång om man är i en helt annan miljö där man kanske bara träffar till exempel sina föräldrar. Det gör att förskolan fyller en väldigt viktig roll för att så att säga bredda möjligheten för våra barn och ungdomar att få impulser från andra håll och mycket annat.

Herr talman! Sedan tas många andra intressanta aspekter upp i detta betänkande. Och regeringen jobbar väldigt hårt med dessa frågor ur flera aspekter, både för att bryta utanförskapet och för att kunna få fler behöriga förskollärare, vilket förstås är jätteviktigt. Det är viktigt att vi får en kvalitet i vår förskola över hela landet och som också ger en likvärdighet. Det ska inte vara någon skillnad om man bor i Nässjö, Stockholm, Malmö eller Älvkarleby när det gäller vilka möjligheter man har att gå i en bra förskola.

Med detta vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 26 MATS WIKING (S):

Herr talman! Jag vill först skicka en hälsning till Rose-Marie Carlsson som skulle ha hållit detta anförande i dag men som tyvärr inte kan närvara. Jag har därför hoppat in i stället.

Herr talman! Förskolan lägger grunden till det livslånga lärandet och är en självklar del av skolsystemet. Varje dag är det mer än 500 000 barn som går till förskolan, en förskola som bygger på kunskap, omsorg och lärande. Det är en förskola som möter barnen där de är och låter barnen växa utifrån sina egna förutsättningar och en förskola som möter barnen med kompetent och utbildad personal.

Herr talman! Vi har haft en kraftig utbyggnad av antalet förskoleplatser under flera år, och det har inte enbart berott på babyboomen. Utifrån egen erfarenhet vet jag att man i dag lämnar mindre ändamålsenliga lokaler för nya förskolor som är bättre anpassade efter dagens krav. Och jag tror att det ser likadant ut i hela vårt avlånga land.

Förskolans uppdrag har förändrats över tid, detta för att ge personalen bättre förutsättningar att klara sitt uppdrag. Det ger även förskolan bättre förutsättningar att arbeta med mindre barngrupper, med barnens delaktighet och med möjlighet till olika lärmiljöer. Och sist men inte minst handlar det om personalens arbetsmiljö.

Herr talman! Barngruppernas storlek måste fortsätta att minska, och det måste vara mer attraktivt att jobba i förskolan. Det är avgörande att vi kan rekrytera och behålla utbildad personal och att det finns en likvärdig kvalitet mellan förskolor i hela Sverige. Det senare handlar inte minst om att fortsätta satsa på förskolor i socioekonomiskt utsatta områden och se till att alla barn, oavsett klassbakgrund, har tillgång till förskola.

Herr talman! Som jag sagt tidigare är förskolan en del av skolsystemet. Trots detta har vi en omsorgsform som inte är en del av detta. Jag tänker då på pedagogisk omsorg. Det har dock gjorts skärpningar i lagen. Och

från och med den 1 januari 2023 gäller även ägar- och ledningsprövning, vilket är välkommet.

När det gäller förskolan har den tidigare socialdemokratiskt ledda regeringen infört ett nytt statsbidrag för kvalitetshöjande åtgärder. I förskolan uppgick bidraget 2022 till 4,3 miljarder kronor, vilket är en ökning med cirka 400 miljoner.

Statsbidraget är välkommet, och det får inte enbart användas för att minska barngruppernas storlek utan ska även användas för att behålla och rekrytera personal i förskolan samt till kompetensutveckling för förskollärare och annan personal som arbetar i verksamheten.

Herr talman! Skollagen betonar vikten av förskollärare, och läroplanen betonar arbetslagets samlade kompetens där barnskötarna utgör en stor del. Vi vet också att många som jobbar inom förskolan saknar relevant utbildning. Därför vill vi socialdemokrater, på samma sätt som inom äldreomsorgen med Äldreomsorgslyftet, införa ett förskolelyft.

Herr talman! När det gäller barnskötarna finns det en uppsjö av olika utbildningar. Även om det är huvudmannen som anställer och avgör vad som är relevant tycker vi socialdemokrater att det på samma sätt som när det gäller undersköterskor ska tillsättas en utredning som ser över vad det skulle innebära om även barnskötare blir en skyddad yrkestitel.

Vi socialdemokrater är helt övertygade om att det är ett bra sätt att öka kvaliteten och likvärdigheten i svensk förskola.

Herr talman! Förskolan är en viktig skyddsfaktor, och för att klara skolan spelar det stor roll om barnen har varit i förskolan. Trots att över 90 procent av alla barn går i förskolan – vilket kan jämföras med 70-talet då det var 10 procent – är det alldeles för många som står utanför. En bra förskola för alla är en grundsten för jämlikhet. Förskolan ger alla – oavsett andra förhållanden – en tryggare, mer lärorik och mer stimulerande uppväxt.

Jag vet att det pågår ett omfattande arbete med uppsökande verksamhet, öppna förskolor och familjecentraler runt om i landet, men det räcker inte. Därför är jag extra glad att den tidigare regeringen lagt förslag om att kommunerna är skyldiga att bedriva uppsökande verksamhet och att erbjuda förskoleplats för de barn över tre år som inte är inskrivna i förskolan. Oftast är det för dessa barn, som har de allra tuffaste uppväxtvillkoren, som förskolan kommer att ha störst betydelse.

Kombinationen av en uppsökande verksamhet och ett konkret erbjudande om plats är avgörande för att nå de barn som är i behov av stöd för en bättre språkutveckling i svenska och för föräldrarnas möjlighet att gå till jobbet. Genom att man säkerställer alla barns rätt till förskola ges barnen bättre förutsättningar att klara den framtida skolan. Det är en viktig satsning på jämlikheten i vårt samhälle. Reformen träder i kraft den 1 juli och ska bli intressant att följa.

Herr talman! Att förskolan är kittet i vårt samhällsbygge borde det inte råda några som helst tvivel om. Vi har ganska nyligen tagit oss igenom en pandemi, där förskolan spelade en viktig roll för att samhället skulle kunna fortsätta fungera. Samtidigt är förskolan en trygg plats för barnen när det händer mycket i samhället och i världen.

I vårt närområde, i Ukraina, pågår just nu ett krig, och nyligen var det jordbävningar i Turkiet och i Syrien. Dessa fruktansvärda händelser påverkar inte bara vuxna utan även barn. Vuxna pratar om det, och barn blir oroliga och funderar på vad som händer. Därför är det viktigt att förskolan är en trygg plats där barnen kan få svar på sina frågor och funderingar. Jag skulle vilja påstå att utan förskolan stannar Sverige.

Vi i Socialdemokraterna står bakom våra reservationer, men jag yrkar bara bifall till reservation 1.

(Applåder)

Anf. 27 NORIA MANOUCHI (M):

Herr talman! Svenska förskollärare, barnskötare och rektorer ska ha en eloge för det enorma arbete de lägger ned för att kunna leverera en så trygg och kvalitativ verksamhet för barnen som möjligt. De gör dessutom detta under förutsättningar som måste bli bättre under denna mandatperiod. Det är nämligen så att alldeles för lite har blivit gjort på detta område under de senaste åtta åren. I stället har strategin verkat vara att avvakta, skjuta upp och ignorera de problem som uppstått och lösningarna de krävt.

Tack och lov har svenska folket röstat fram en majoritet för en moderatledd regering som både vill och kan få saker gjorda. Tillsammans med våra kollegor i regeringsunderlaget har vi gjort svenskt skolväsen till ett av regeringens sex mest prioriterade områden. Det bådär gott för framtiden. Nu kan vi äntligen få fokus på kunskapen, kvaliteten och tryggheten, som är avgörande faktorer för att varje barns behov ska kunna tillgodoses.

Förskolans roll är oerhört viktig i det svenska samhället. Vi kan tacka alliansregeringen 2006–2014 för de reformer som då genomfördes. Förskolan blev en egen skolform och fick en ny läroplan som bland annat ledde till att barnen fick lära sig om natur och teknik. Alla barn från tre års ålder fick rätt till allmän, avgiftsfri förskola 15 timmar i veckan. Lärandeuppdraget förtydligades, och med det stärktes förskolans roll i vårt samhälle.

Det är verkligen tur, herr talman, att allt detta fick komma på plats innan socialdemokraten Stefan Löfven blev statsminister. Då uteblev reformerna och den positiva utvecklingen av svensk förskola stannade upp. Andelen personal med förskollärarexamen minskade, och i dag saknas över 30 000 behöriga förskollärare. Det är facit efter åtta år med socialdemokratisk regering.

Herr talman! Att utmaningarna är många och problemen stora är inget nytt under solen efter det att Socialdemokraterna fått styra en längre tid. Nu krävs satsningar för att förskollärarna ska bli fler, arbetsmiljön bättre och barnen nöjdare. Man behöver se till att varje unge står väl rustad inför grundskolan. Förskolan är avgörande i det svenska skolsystemet. Det syns i de internationella mätningarna och i våra egna.

Jag vill uppmana varje huvudman, kommunal som fristående, att göra vad man kan. I regeringens satsning på 1,6 miljarder kronor går 400 miljoner till att höja statsbidraget för att minska barngruppernas storlek och rekrytera personal. Förskolans viktigaste resurs är ju personalen.

En god undervisning och ett stabilt pedagogiskt ledarskap är avgörande för att kvalitet ska kunna uppnås. Därför är inrättandet av ett professionsprogram en viktig och långsiktig insats för att öka likvärdigheten, för att göra det mer attraktivt att ta ett jobb inom förskolan och för att utveckla

undervisningen. Att 3 av 19 hittills utsedda ledamöter i professionsrådet är förskollärare sänder en mycket tydlig signal om hur relevant denna skolform är.

Herr talman! Jag vill avsluta med att säga något om svenska språket. Jag brukar göra det i förskoledebatterna, och jag vill göra det även denna gång. Språket är nyckeln till vårt gemensamma samhälle, till att tillgodogöra sig sina rättigheter och till att kunna leva sida vid sida med sina medmänniskor, som man då också förstår och kan göra sig förstådd inför. Den nyckeln är varje barns rätt, och deras rätt bör utgöra vår plikt. Under förra mandatperioden fick vi moderater igenom ett tillkännagivande om vikten av det svenska språket, och med Tidöavtalet ska vi äntligen få en språkförskola på plats.

Jag yrkar bifall till förslagen i betänkandet.
(Applåder)

Anf. 28 MATS WIKING (S) replik:

Herr talman! Det är intressant att lyssna på ledamoten från Moderaterna som säger att vi socialdemokrater inte har gjort någonting under åtta år. Om vi till exempel tittar på barngruppernas storlek har den nämligen enligt den nationella statistiken, som jag tror att ledamoten från Moderaterna också kan läsa, faktiskt minskat under perioden 2014–2018 från i snitt 16,9 barn 2014 till under 15,5 i dag. Det är en betydande minskning. Personaltätheten har också ökat utifrån det måttet.

Socialdemokraterna återinförde riktmärken för barngruppernas storlek och investerade 1 miljard per år för att minska dem. Vi satsade även på de förskolor som har störst utmaningar. Det förtjänar en viss ödmjukhet från ledamoten.

När det gäller hur det ser ut i Kommunsverige just nu – jag är själv ledamot i fullmäktige i Trollhättan – diskuteras nedskärningar i så gott som alla kommuner och regioner. Hur tänker ledamoten att nedskärningarna som görs i kommunerna utifrån statsbidragen ska hjälpa förskolorna att till exempel minska barngrupperna, öka kompetensen och göra yrket mer attraktivt?

(Applåder)

Anf. 29 NORIA MANOUCHI (M) replik:

Herr talman! Kul att ledamoten uppskattade mitt anförande eller i alla fall tyckte att det var roligt att lyssna på!

Det saknas 30 000 behöriga förskollärare. Detta är resultatet av er politik, Mats Wiking. När man beger sig ut i landet är det inte några hejarop eller hurrarop som man möts av från svensk förskola, utan det man möts av är berättelser från verksamheter i kris. Detta är facit efter era år i regeringsställning, och det är detta som vi nu behöver ta hand om.

Ledamoten pratade om nedskärningar ute i kommunerna. Jag är mycket väl bekant med dem. Jag kommer nämligen från en kommun som heter Malmö, där Socialdemokraterna notoriskt skär ned i skolan. Hundratals miljoner skär man ned med i skola och förskola. Hittills har oppositionen, med Moderaterna i spetsen, varje gång – tack och lov – satt stopp för socialdemokratiska nedskärningar.

I mitt anförande tog jag upp vikten av att kommunerna och huvudmännen, fristående såväl som kommunala, tar ett större ansvar för sina verksamheter. Jag menar det när jag säger det, men det gäller ju också socialdemokrater utanför denna byggnad.
(Applåder)

Anf. 30 MATS WIKING (S) replik:

Herr talman! Jag tror att lite ödmjukhet är på sin plats. Det finns säkert en del kritik att rikta mot hur såväl socialdemokratiskt styrda som moderatstyrda kommuner sköts. Faktum är dock att SKR begärde över 20 miljarder kronor extra för att kunna hålla balans i den offentliga sektorn under de kommande åren. Detta skedde inför i år. Den borgerliga regeringen, med stöd av SD, lade hälften så mycket pengar som vi i Socialdemokraterna lade i vår budget. Vi hade inte nått upp till de summor som SKR önskade, men vi hade en fördubblad budget utifrån de önskemål som kom från kommunerna och regionerna.

Här kan nog både regeringen och oppositionen göra många saker bättre, men faktum är ändå att det görs besparingar ute i kommunerna. Då ligger ett stort ansvar hos regeringen när det gäller att lyssna in vilka behov kommunerna har för att förskolorna ska kunna fortsätta att utvecklas. Även jag möts av personal som känner sig utslitna, både i borgerligt styrda kommuner och i socialdemokratiskt styrda kommuner. Därför har vi som sitter i riksdagen – och särskilt ni som sitter i regeringsställning – ett ansvar att lyssna in de krav och behov som kommunerna har för att göra förskoleverksamheten bättre.

Hur kommer regeringen att se till att det blir bättre i förskolan och mindre barngrupper där med en mindre budget till kommunerna och regionerna?

Anf. 31 NORIA MANOUCHI (M) replik:

Herr talman! Situationen är ju tuff; det ska vi absolut inte hymla om. Det är ofta så när ekonomin har missköts över tid. Då är situationen tuff – för regeringen, i de här debatterna och ute i landet hos kommunerna. Så ser det ut, och därför kan man inte ge alla de pengar som de efterfrågar i olika typer av forum.

Det stämmer att vi behöver hålla hårt i varje krona och öre när det är så tomt i ladorna efter åtta år av S-styre. Så ser det ut.

Men trots denna situation vägrar vi att låta svenskt skolväsen stå utan resurser. Vi lägger 5 miljarder extra under mandatperioden och 1,6 miljarder under detta år – 400 miljoner av dessa pengar riktas särskilt för att minska de barngrupper som ledamoten talade om och för att få fler behöriga förskollärare.

Vi är villiga att satsa för att komma till rätta med den problematik som finns, men det är också viktigt att kommunerna tar sitt ansvar. Vi säkrar statsbidrag som de kan söka och som de kan få, men det är viktigt att kommunerna tar sitt ansvar. I tuffa tider kan kommuner inte prioritera skateboardsamordnare i stället för förskollärare. I tuffa tider kan kommuner inte prioritera plastenhörningar framför förskollärare. I tuffa tider måste också socialdemokratiska kommuner ta sitt ansvar.

(Applåder)

Anf. 32 DANIEL RIAZAT (V) replik:

Herr talman! Jag kan väl ta vid där Noria Manouchi slutade och säga så här: I tuffa tider kanske man inte utser ministrar som har serverat knäckebröd och vatten till förskolebarn. I tuffa tider håller man inte fast vid ideologiska skygglappar som handlar om att försvara riskkapitalbolagen inom förskolan. I tuffa tider pratar man inte om att satsa på landets kommuner när man de facto gör det motsatta för att kunna finansiera skattesänkningar för landets miljonärer och miljardärer.

I tuffa tider för man inte en ansvarslös politik så att landets ekonomi går åt helt fel håll. Vi har fått höra att det misslyckade elstöd som regeringen har kommit med har lett till att statens budget går med underskott just nu. Varifrån tas dessa pengar? Dessa pengar tas – senare – från förskolebarnen och från personalen i förskolan och skolan.

Min fråga till den moderata riksdagsledamoten Noria Manouchi är: Hur kan Moderaterna stå här och prata om att satsa på förskolan efter det man menar har varit några misslyckade år? Jag ska lägga till att jag inte har varit nöjd med allting som har skett de senaste åren. Men hur kan Moderaterna stå här och prata om att satsa på just förskolan när man, precis som Mats Wiking sa här tidigare, över huvud taget inte uppfyller de önskemål som finns från landets kommuner? I en majoritet av kommunerna var Moderaterna under den förra mandatperioden med och gjorde stora nedskärningar i bland annat budgeten för förskolan. Hur kan Noria Manouchi då stå här och prata om att satsa på förskolan?

Anf. 33 NORIA MANOUCHI (M) replik:

Herr talman! Ja, Daniel Riazat, jag vill inte drömma om den dag då Vänsterpartiet får utse ministrar. Det vore nämligen mardrömmar.

Det är enkelt för er i Vänsterpartiet att slå ifrån er ansvaret i alla möjliga frågor eftersom ni sällan är villiga att bära det.

Jag skulle vilja säga så här: Både i denna kammare och i många av kommunerna ute i landet stöder Vänsterpartiet olika typer av socialistiska styren eller är delaktiga i dem. Där bär Vänsterpartiet ett ansvar. Vänsterpartiet har varit med och lagt förslag och röstat igenom nedskärningar i kommuners skolbudget. Så är det.

Det är dock inte alltid så. En gång i tiden gick Vänsterpartiet exempelvis ihop med Sverigedemokraterna och Moderaterna i Malmö och stoppade en nedskärning. Det ska ni i Vänsterpartiet hedras för – till och med ni kan se bortom partiskygglappar och partibeteckningar för att stappa upp när det krävs.

För en moderat som jag är det inte alls svårt att prata om hur vi kan satsa på skolan och förskolan. Jag vet nämligen hur det är att gå i skolor när det skärs ned i dem. Därför är det inga problem för mig att stå och berätta om de 5 miljarder som läggs under denna mandatperiod eller om de 1,6 miljarder som läggs under detta år. Det är heller inga problem för mig att berätta om de 400 miljoner som ska gå till att minska barngruppen och till att anställa fler behöriga förskollärare. Det är inte svårt för mig.

De problem som vi har i svensk förskola kommer att ta tid att ta tag i, men det är inte svårt för mig att presentera de lösningar som vi har på dessa problem.

Anf. 34 DANIEL RIAZAT (V) replik:

Herr talman! Jag vet inte riktigt vilka socialistiska styren Noria Manouchi pratade om. Jag vill dock jättegärna veta var de finns, för jag vill dit.

Jag måste ta upp frågan om budgeten igen. När Moderaterna under förra mandatperioden styrde en majoritet av landets kommuner skedde det enorma nedskärningar på just förskola och skola. När Moderaterna hade regeringsmakten före de två socialdemokratiska mandatperioderna gjorde de enorma nedskärningar på, hör och häpna, förskola och skola. När Moderaterna nu har kommit till makten har de lagt fram en budget som återigen innebär nedskärningar på förskola och skola.

Att då stå i talarstolen och prata om att Moderaterna alltid satsar, nu 5 miljarder minsann, och att alla partier har fått göra nedskärningar är inte mycket till tröst för alla de tiotusentals lärare, förskollärare och barnskötare som har alldeles för stora barngrupper och som har sett vad moderat styre i kommuner lett till. Det är inte heller mycket att hurra för för alla de föräldrar som har sett svensk välfärd monteras ned på grund av de skattesänkningar Moderaterna gjort för de rikaste.

Här gäller det att göra ett val. Antingen sänker man skatten för de allra rikaste i samhället eller så för man en ekonomisk politik för jämlikhet. Vi väljer att satsa på ekonomisk jämlikhet, vilket innebär att vi lyssnar på SKR när man säger hur många miljarder välfärden behöver. Varför lyssnar inte Moderaterna på SKR när det gäller hur mycket pengar välfärden behöver?

Anf. 35 NORIA MANOUCHI (M) replik:

Herr talman! Det är tomt i ladorna. Det är svårt att satsa allt man vill satsa efter att en socialdemokratisk regering misskött svensk ekonomi i åtta år.

Trots det satsar den moderatledda regeringen på svenskt skolväsen och lägger 5 miljarder under mandatperioden varav 1,6 miljarder i år. Det är 400 miljoner som ska gå till att minska barngruppernas storlek och till att vi ska få fler behöriga förskollärare. Det är vad man får med en moderatledd regering.

Anf. 36 ANDERS ALFTBERG (SD):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 2.

Vi har mycket att vara stolta över när det gäller svensk förskola. Den stora utbyggnaden av förskoleverksamheten på 70-talet gav kvinnor möjlighet att komma in på arbetsmarknaden och bli självständiga, mer ekonomiskt oberoende individer. På den tiden sågs förskolan kanske mest som en plats där barnen skulle vara när mamma och pappa var på jobbet. Mycket har hänt sedan dess när det gäller pedagogik, metodik och ambitionsnivåer – på både gott och ont.

I och med att våra små tillbringar alltmer tid i förskolan har också lockelsen för politiker ökat att forma barnen efter sina ideologiska och politiska tankar. Det har blivit allt vanligare med pedagogiska modeflugor i förskolan, inte sällan med en politisk slagsida.

Ett exempel på detta är det som kallas genuspedagogik. Det är ett samlingsnamn för olika metoder som syftar till att motverka så kallade stereotypa könsnormer. Detta område har i dag blivit ett vilda västern där en uppsjö av idéer och arbetssätt prövas och experimenteras med på våra

förskolor och på våra barn. Det är metoder som oftast varken vilar på vetenskaplig grund eller beprövad erfarenhet, vilket skollagen kräver.

Än mer oroande är att olika typer av tvångsmetoder används flitigt inom området – eller så kallad motstyrning, som genuspedagogerna gärna kallar det. De anser att barnet redan lever under det tvång som könsrollerna skapat, och därför har de rätt att tvinga barnet att leka på ett annat sätt, leka med andra leksaker eller ha på sig andra kläder. Om din dotter envisas med att ha på sig sin prinsessklänning på dagis riskerar du att få en rejäl utskällning av personalen.

Sverigedemokraterna anser att förskolan ska vara en plats fri från pedagogiska experiment. Förskolan ska därför inte bedriva genuspedagogisk verksamhet så som den ser ut i dag. Förskolan ska låta barn få vara barn. Genom den fria leken får vi fria och självständiga individer.

Herr talman! Att i ett anförande lyfta upp alla våra förslag på förskoleområdet låter sig inte göras. Jag vill dock lyfta upp det om svenska språket i förskolan.

Sverige står inför stora samhällsutmaningar, och många av dem är direkt kopplade till den ökande segregationen. Här har förskolan en viktig roll att spela. Att behärska det svenska språket är den enskilt viktigaste faktorn för lyckad integration. Barn som inte gör det när de lämnar förskolan och tar klivet upp i grundskolan har stora svårigheter att lyckas med sin utbildning.

Det är därför alarmerande att vi gång på gång möts av rapporter om att förskolepersonalens kunskaper i svenska i vissa delar av landet är så undermålig att barnens språkutveckling blir lidande. Så kan vi givetvis inte ha det.

Regeringen borde därför än mer beakta vikten av det svenska språket i förskolan och överväga att all pedagogisk förskolepersonal ska vara certifierad i svenska språket för att få anställning. Regeringen bör också överväga certifiering i svenska språket för antagning till utbildning till barnskötare, förskollärare och rektor. Om inte personalen kan svenska ordentligt, hur ska då barnen lära sig språket väl?

Herr talman! Ett stort ansvar vilar på oss politiker. Svensk förskola ska ge barn bästa tänkbara omsorg, trygghet och stimulans för lyckat lärande och utveckling. Jag ser fram emot att under den kommande mandatperioden och i samverkan med övriga partier skapa de bästa förutsättningarna för detta.

(Applåder)

I detta anförande instämde Patrick Reslow och Robert Stenkvist (båda SD).
(forts. § 12)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.48 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 14.00, då statsministerns frågestund skulle börja.

Sammanträdet återupptogs kl. 14.00.

§ 8 Statsministerns frågestund

*Statsministerns
frågestund*

Elbolagens vinster och hushållens ekonomi

Anf. 37 MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Maten, bensinen och dieseln är dyr. Nu stiger räntorna på bolånen liksom hyrorna. Svenska hushåll runt om i landet kämpar. Men det är uppenbart att regeringen saknar en plan för att hantera situationen. I stället bryter man löfte efter löfte. Det blev inget högkostnadsskydd mot höga elpriser den 1 november, inga sänkta bränslepriser med 5 eller 10 kronor och inget slopat amorteringskrav. Men det blev höjd skatt på alkohol, tobak och reparationer, tvärt emot löftet om skattehöjningsstopp.

Vad prioriterade regeringen i stället? Det var inte höjt barnbidrag för att hjälpa barnfamiljerna genom den här vintern. Det var inte ens en elräkningsakut. Nej, i stället var det 10 000 kronor i sänkt skatt för höginkomsttagarna.

Nu kommer granskningar av regeringens agerande de här månaderna. Vi får veta resultatet. Den EU-förordning som ska säkerställa att elbolagens övervinster går till skattebetalarna har inte verkställts i tid, trots att det här är någonting som vi alla i EU var överens om. Nu riskerar svenska skattebetalare att gå miste om enorma belopp. I stället lade Kristersson och Busch tid och kraft på att sekretessbelägga elstödet, så att allmänheten inte ska få reda på hur stor del som går till just höginkomsttagarna. Det var uppenbarligen de som skulle skyddas den här vintern.

Min fråga till dig, Ulf Kristersson, är: När återkommer din energiminister Ebba Busch med nya förslag som gör att de övervinster som bolagen har gjort på höga elpriser den här vintern inte ska vara kvar i deras fickor utan i stället gå till svenska hushåll, som just nu kämpar med att få vardagsekonomin att gå runt?

(Applåder)

Anf. 38 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag ska alldeles strax svara på detta. Får jag bara allra först säga att det var med väldigt stor sorg som jag i går kväll tog emot beskedet att polischefen Mats Löfving är död. Jag vill i den här kammaren säga att mina och många andras tankar är med hans anhöriga.

När det gäller ekonomin är den här regeringen övertygad om att det är inflationen som är den allra värsta fienden till svenska löntagare, fru talman. Inflationen gröper ur hushållsekonomin mer än någonting annat. Det är få länder som har lika stor erfarenhet av det som Sverige. Vi hade inflation på 70-talet i kombination med riktigt dålig tillväxt. Då myntades begreppet stagflation. På 80-talet var varje lönerörelse som inte gav 10 procent en ren lönesänkning. Den gången kombinerades inflationen med höga räntor.

Det är väldigt många andra länder som också har hög inflation. Därmed importerar vi inflation. Läger man till krigets effekter och pandemins effekter är det här den helt dominerande stora utmaningen för svensk ekonomisk politik just nu. Vi ska bekämpa inflationen, och vi ska vinna den kampen. Därefter ska vi höja svensk tillväxt med den sorts reformer som gör att företagen kan anställa rätt kompetens och att vi har infrastruktur och utbildning på rätt ställe. Allt detta är vitala uppgifter.

Det första vi gjorde var att lägga fram en budget som var förhandlad i laga ordning, som man gjorde förr i tiden, när man fick majoritet för sin budget, lade den på bordet och vann bifall för den. Det var länge sedan Sverige hade en sådan regering. Det var det första steget. Det andra steget var att hjälpa hushåll att klara riktigt tuffa elräkningar. De pengarna betalas ut just nu, medan vi pratar. Detta är en mycket bra grund för en stabil ekonomisk utveckling.

(Applåder)

Anf. 39 MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag tror nog att du gör så gott du kan, Ulf Kristersson. Men det är uppenbart att det inte är tillräckligt. Det var väldigt många ord som kom från din mun. Men det är inga ord som hjälper svenska hushåll att betala sina räkningar här och nu.

Själva syftet med den här EU-förordningen var att man skulle ta de övervinster bolagen gör under den här vintern – det är nu de gör de stora vinsterna – för att de pengarna i stället skulle gå till hushållens fickor. Men Sverige är ett av de länder i EU som har misslyckats med detta. I övriga EU får man nu tillgång till de här pengarna. Jag frågar igen: När kommer Ebba Busch med nya förslag som gör att de övervinster som elbolagen har gjort och som nu ligger i deras fickor kan flyttas över till alla de svenska hushåll som kämpar med att få vardagsekonomin att gå runt?

(Applåder)

Anf. 40 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! I dagarna betalas ungefär 55 miljarder kronor ut till hårt prövade svenska elkonsumenter. Det beror på att vi i Sverige sedan lång tid tillbaka har ett system med kapacitetsavgifter. Det är där de stora pengarna hamnar. Nu betalar vi tillbaka dem dit där de egentligen hör hemma. Vi har 40 procent av alla Europas kapacitetsavgifter, bara för att antyda vad det handlar om. Det är detta som är den stora saken. I andra länder har man helt andra metoder för detta.

Nu skälls det mycket på experterna på Finansdepartementet. Det är samma ledande experter på Finansdepartementet nu som under Magdalena Anderssons tid där. Låt mig citera Finansdepartementets rättschef: ”Jag har aldrig varit med och tagit fram en skatt på så här kort tid. Så det handlar inte om att inte vilja. Det här har varit högprioriterat. ... Vi har kortat alla ledtider, både vad gäller remisstider, beredningen och motion.” De har alltså gjort allt de kunnat på så kort tid som möjligt utan att bryta mot grundlagen. Det är riktiga experter.

(Applåder)

Anf. 41 LINDA LINDBERG (SD):

Fru talman! Regeringen har nu valt att gå vidare med utredningen om förbättrade möjligheter att ändra kön, som initierades av den föregående socialdemokratiskt ledda regeringen och som fick enorm kritik. Sverigedemokraterna anser att fokus främst bör vara på att samhället ska hjälpa, stödja och behandla den unge och att man vid 25 års ålder ska få medicinsk och kirurgisk hjälp om det fortfarande finns behov av det.

Det är ett faktum att allt fler söker sig till vården för könsdysfori, och skälet till ökningen är oklar. Det är främst unga personer som söker sig dit. Det är i vården, elevhälsan och psykiatri som vi behöver se insatser.

Vi bör titta på frågan i en bredare analys om hur ett införande skulle påverka den könsbekräftande vården innan detta förslag blir lag.

Att vi nu i stället ska dela upp könstillhörighetslagen i två delar är mindre bra enligt oss, och vi är tveksamma till om det är rätt insats.

Anser statsministern att det ska vara möjligt att i Sverige ha två olika kön samtidigt, ett biologiskt och ett juridiskt som bygger på vad man känner sig som?

Anf. 42 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Låt oss först säga något som jag tror att vi alla kan vara överens om. Det här är genuint svåra frågor. Låt oss erkänna det.

Det är svåra frågor. Det är inte enkla frågor. Men de är otroligt viktiga för dem som personligen berörs av frågorna. Det tror jag att vi alla kan ha respekt för.

Precis som Acko Ankarberg Johansson sa i sitt interpellationssvar för bara någon vecka sedan pågår just nu ett arbete i Regeringskansliet med ny könstillhörighetslagstiftning. Som hon då sa har det jobbet pågått en tid.

Det handlar om två saker. Det ska bli enklare att ändra juridiskt kön, så att säga rent tabellartat, för att ge ett rättsligt erkännande. Men det ska också inte krävas formellt tillstånd från Socialstyrelsen innan medicinska ingrepp görs, utan den vanliga medicinska professionen tillerkänns rätten.

Vi jobbar vidare med den inriktningen. Ingenting är klart än. Men det är regeringens inriktning till propositionen.

Anf. 43 LINDA LINDBERG (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsministern!

Vi har meddelat vårt inspel i den frågan. Detta är ingenting som rör Tidöavtalet. Jag kan fortsatt poängtera att även denna regering har ingången att vi ska skilja det juridiska könet från det biologiska könet med en särskild lagstiftning för detta.

Ja, det är komplicerade frågor. Men slutsatsen blir någonstans att folkbokföringsregistret kommer att bygga på en faktiskt könstillhörighet men samtidigt också vad man känner sig som.

Skulle statsministern vilja försöka förklara för mig varför vi ska ha ett juridiskt kön om det även ska utgå från vad man känner sig som?

Anf. 44 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Det finns starka skäl att försöka respektera människors egenbedömning och eget beslut så långt det över huvud taget är möjligt. Det gäller framför allt om det dessutom inte vållar negativa effekter för andra människor.

Jag har väldigt stor respekt för detta. Lagstiftning är lite fyrkantig. Jag förstår att ingen kan möta alla krav. Men på det här sättet tror regeringen att vi kan möta de legitima krav som ändå ställs på lagstiftningen.

EU-förordningen om beskattning av elbolag

Anf. 45 NOOSHI DADGOSTAR (V):

Fru talman! Många barnfamiljer, studenter, pensionärer och andra hushåll är i dag hårt pressade av höga elpriser. De höga elpriserna har nu funnits i Europa en tid.

Det var anledningen till att EU bestämde sig för att agera. Både moderata och vänsterpartistiska parlamentariker har enats om att alla europeiska folk nu ska få en krisinsats särskilt över vintern, då vi vet att elpriserna är höga.

Alla dessa parlamentariker röstade för krispaketet. Det innebär att övervinsterna i elbolagen solidariskt ska betalas tillbaka till Europas familjer. Det var Moderaterna mycket väl medvetna om. De röstade själva för det.

Det var förstås viktigt, i synnerhet över vintern. Det kom därför en lagstiftning på plats tidigt under hösten just för att det ska gälla från och med den 1 december.

Enligt EU-rätten är EU-förordningar direkt verkande i svensk lagstiftning. Det är vi förhoppningsvis alla överens om. Sverige har alltså från den 1 december haft en lag som begränsar elvinsterna till 180 euro. Resten skulle gå tillbaka till elkunderna.

Ändå har regeringen valt att inte genomföra lagstiftningen. Statsministern talar om flaskhalsavgifterna. Det är offentliga medel. Det är något helt annat. Det är att blanda bort korten.

Det här handlar om att beskatta privata elbolag. Det är där som pengarna ska komma ifrån. Det är inte vår egen myndighet som ska dela ut pengar. Det ska vi förstås också göra, men det är en annan fråga.

Grundlagen stipulerar att detta inte är retroaktivitet. Expertkåren är enig om det inte är det. EU-förordningen har gällt sedan den 1 december. Har statsministern en annan uppfattning om detta?

Anf. 46 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag har precis den åsikt som jag redovisade när Magdalena Andersson ställde en snarlik fråga.

Den stora frågan i Sverige handlar om att återföra kapacitetsavgifter. Det är sant. Det har Sverige till skillnad från de flesta andra länder. Det var ett mycket bättre sätt att återföra till enskilda hushåll än att ta det över statsbudgeten.

Den andra frågan handlar om att införliva EU-lagstiftning. Det gör vi också. Skillnaden var att den här lagstiftningen var skriven på ett sådant sätt att den inte gick att tillämpa utan ny svensk skattelagstiftning. Därom

är de opolitiska skatteexperterna på Finansdepartementet helt överens. Det var också det jag redovisade.

Ska man inte bryta mot grundlagen krävs det ett visst beredningsarbete med skattelagstiftning. Det brukar vi vara ganska noga med. Vi slarvar inte med sådana saker.

Jag konstaterar bara att den debatten får Nooshi Dadgostar i så fall ta med de experter på Finansdepartementet som gjorde bedömningen att vi ska följa grundlagen när vi bereder skattelagstiftning. Det tar lite tid att göra på det sättet. Nu kommer den på plats som den ska.

Jag tycker inte att det finns något skäl att göra politik av detta. I alla normala lägen brukar vi vara noga med att följa lagen. Framför allt i skattefrågor är det extra viktigt att göra de beredningar som krävs. Det har också skett i det här fallet.

Jag har lite svårt att förstå varför man vill göra de här experternas ståndpunkt om svensk lagstiftning till slagträ i den politiska debatten. Det gäller framför allt eftersom vi i grund och botten har löst själva problemet med att återföra till konsumenter på det sätt som vi har gjort i Sverige med utbetalningar just nu.

Anf. 47 NOOSHI DADGOSTAR (V):

Fru talman! Det är politik i detta. Familjer håller på att gå under med höga räkningar. Regeringen valde, och nu citerar jag energiminister Ebba Busch, att prioritera andra frågor än familjers räkningar. Den valde att prioritera skattesänkningar för höginkomsttagare och att inte beskatta elbolagen. Därför är det politik i detta, fru talman.

Vi har beskrivit detta i vår KU-anmälan men också i finansutskottets initiativ, som behandlades i dag. Där var alla överens om att det behöver utredas mer. Det är lagstiftning från den 1 december. Då kan regeringen nu återkomma med lag, kompletteringslagstiftning, för att dra in pengarna från december, januari och februari.

Varför har man valt en lagstiftning från den 1 mars när det bryter mot EU-rätten, statsministern? Det är frågan. Varför kommer inte lagstiftningen från den 1 december?

Anf. 48 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Det som nu pågår i dagarna är att vi gör de stora utbetalningarna. Det är ett skäl bakom det. Vi tycker att det är viktigt att göra precis det vi sa före valet, att hjälpa människor efter extremt höga elpriser. Att återföra kapacitetsavgifterna var det bästa sättet att göra det på.

Dessutom införlivar vi precis den lagstiftning som EU har beslutat om. Men vi gör det på det sätt som föreskrivs i den svenska grundlagen. Vi remitterar skattebeslut. Vi gör det i ordning och reda. Vi gör det inte på ett slarvigt och hafsigt sätt.

Det säger ingenting om att vi inte prioriterar hushållens ekonomi, tvärtom. Det var därför vi hade så bråttom att genomföra den av oss själva valda metoden för att kompensera hushåll för höga avgifter.

Jag tycker att detta är viktigt. Man slarvar inte med skattebeslut. Man litar på de experter på Finansdepartementet som visar hur lagberedningen går till. Man kör inte över dem. Man gör det i ordning och reda.

(Applåder)

Prot. 2022/23:68

23 februari

Statsministerns
frågestund

Anf. 49 MUHARREM DEMIROK (C):

Fru talman! I morgon är ett år sedan Europa vaknade upp till ett nytt krig. Det har varit ett år av fruktansvärt lidande med miljontals människor på flykt och tiotusentals döda.

De ukrainska soldaterna håller emot uthålligt och tappert. Män och kvinnor kämpar med livet som insats inte bara för sin frihet och rätten till sitt land utan även för hela Europas fred och trygghet.

När nya ryska offensiver väntas ska vi ge Ukraina vårt fulla stöd. Det är välkommet att regeringen har beslutat att skicka vapensystemet Archer och stridsfordon 90. Jag är också glad över den stora enighet vi har i den här kammaren om att fortsätta att stödja Ukraina humanitärt, ekonomiskt och militärt.

Men mer måste till. I dag har Centerpartiet därför lagt ett initiativ på försvarsutskottets bord om att Sverige i nära dialog med Ukraina och övriga Natoländer tar fram en flerårig plan för hur det svenska militära stödet ska skalas upp och effektiviseras.

För Centerpartiet är det uppenbart att en sådan plan behövs. Den behöver innehålla fler tunga vapensystem – fler än dem som vi redan har skickat. Stridsvagnen Leopard 2 är ett sådant exempel. Men – och detta är helt avgörande – vi behöver också i samråd med Försvarsmakten se över om det är möjligt att avvara stridsflyg.

Vi kan inte ha det som i dag. När regeringen väl fattar beslut om att skicka tyngre vapensystem dröjer det månader av byråkrati och logistik innan hjälpen är på plats.

Mina frågor till statsministern är därför: Är regeringen beredd att ställa sig bakom Centerpartiets utskottsinitiativ? Och ser statsministern en möjlighet att i nära samråd med Försvarsmakten skicka Jas till Ukraina och inleda arbete i närtid med att utbilda ukrainska piloter så att de är redo om ett sådant beslut fattas?

Anf. 50 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Låt mig först drista mig till att hälsa Muharrem Demirok välkommen även i den här kretsen, som frågeställare på frågestunden. Jag uppskattar verkligen hans närvaro.

I grund och botten vill jag bara instämma i den grundläggande enighet vi har i de här frågorna. Det är otroligt viktigt. Eftersom vi alla minns exakt vad vi gjorde för snart, om några timmar, ett år sedan är det bra att vi alla har en gemensam bild av vad vi bör göra nu. Den breda enigheten i Sverige har varit otroligt viktig. Det var lite snubblande i de första besluten, men därefter har vi varit eniga om att vi hjälper Ukraina på alla sätt, inklusive med vapen.

Jag sätter också enormt stort värde på den breda enigheten i Natofrågan, inte minst när det är så pass komplicerat som det är. Vi är sex partier av åtta som nu entydigt står bakom den svenska Natoanslutningen.

Jag var i München i förra veckan på den stora säkerhetskonferensen. Om det fanns ett gemensamt budskap från München var det koordinering av vapenleveranser. Och om det fanns ett gemensamt budskap från alla jag träffade i Kiev, också i förra veckan, var det: Dröj inte för länge! Om ni

ändå ska ge oss vapen – vänta inte tills det nästan är för sent! Det är lätt att hålla med om båda.

Mycket av det som Demirok nu beskriver är precis det som sker just nu. Det är mycket mer av samordning. Vi räknar till exempel med en gemensam upphandling av ammunition i hela EU, bland annat inspirerad av pandemins vaccinupphandlingar. Mycket av detta är alltså på gång.

Jag tror att alla förstår att det dock finns en svår avvägning som måste göras. Sverige ska bestämma sig för några saker: Vad kan vi bidra med? Vad behöver Ukraina allra mest? Vad gör andra länder just nu? Och vad vågar vi avstå ifrån själva utan att äventyra egen försvarsförmåga?

Detta prisma är viktigt. Alla har vi respekt för det. Det betyder att vi nu ingår i Leopardfamiljen, som undersöker vad vi kan bidra med också i det avseendet. Det kan också handla om reservdelar, service, underhåll och sådana saker. Det måste inte vara stridsvagnar. Men det kan bli stridsvagnar; jag utesluter inte det alls. Det pågår också ett stort arbete i flygfrågan internationellt just nu.

Anf. 51 MUHARREM DEMIROK (C):

Fru talman! Tack, statsministern, för svaret! När statsministern var i Ukraina kunde vi läsa att han fick en direkt fråga av Zelenskyj om Jas 39 Gripen. Statsministern svarade då att ingenting är uteslutet. Det är bra. Det håller jag med om.

Men det räcker inte, och det är precis därför vi behöver få till en flerårig plan även här hemma i Sverige om svenskt militärt stöd och hur det kan skalas upp och effektiviseras. Om regeringen i framtiden beslutar att avvara stridsflyg eller andra vapensystem kommer det att ta lång tid. I likhet med USA och Storbritannien skulle Sverige redan nu kunna ta höjd för att utbilda ukrainska stridspiloter. Det handlar om att skapa förutsättningar för frihet och förändring.

Jag vet att statsministern inser allvaret; det har han visat vid upprepade tillfällen. Därför hoppas jag också att vi i den här kammaren kan fortsätta att ha den enighet som vi har haft. För det handlar inte om oss. Det handlar om Ukrainas kamp för fred och frihet och deras kamp även för vår fred och frihet.

Anf. 52 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag delar helt den grundläggande inställningen och attityden till vår uppgift gentemot Ukraina. Jag delar också helt och hållet den övergripande inställningen till vikten av att samarbeta med andra länder så att helheten blir bra.

Orden för dagen när det gäller flyg är att ingenting är uteslutet men att inget land heller ännu är fullt ut där. Det är viktigt att säga detta: Inget är uteslutet. Inget land är ännu fullt ut där.

Det finns många olika skäl till detta. Det pågår en intensiv diskussion om frågorna; det är alldeles uppenbart. Det är precis lika uppenbart att Sverige kommer att vara med i den diskussionen, av många skäl, inte minst för att vi har en sådan unik kapacitet själva.

Just nu är vi fullt upptagna med att leverera de saker vi redan har lovat. Den stora leveransen av CV90 är en viktig del i detta. Den är otroligt uppskattad av Ukraina. Archer är också en viktig del i detta och mycket upp-

skattad. Sedan uppskattar jag att man är helt ogenerad i Ukraina och säger:
Vi behöver mer av allt.

(Applåder)

Stopp för import av rysk gas och olja

Anf. 53 PER BOLUND (MP):

Fru talman! Som vi hörde i den förra frågan är det i morgon ett år sedan Ryssland invaderade Ukraina. Det är ett fruktansvärt hänsynslöst krig som har kostat det ukrainska folket enormt mycket i död och lidande.

Vi kan vara stolta över att vi har haft en bred samsyn när det gäller att skicka både pengar och vapen till Ukraina. Men vi borde kunna göra mer. När Ukrainas president Zelenskyj för nästan precis ett år sedan, i mars, talade i den här riksdagen var han tydlig med att Sverige bör sluta med att importera energi från Ryssland – den energi som finansierar de ryska bomberna.

Trots det tog det ytterligare ett antal veckor innan Miljöpartiets initiativ att få ett totalt stopp för import av rysk energi faktiskt fick ett stöd, en bred enighet och samsyn i Sveriges riksdag. Det var i maj, och det är nio månader sedan. Ändå visar rapporter att det fortsätter att importeras rysk gas för miljardbelopp i Sverige. Så sent som i förra veckan, på alla hjärtans dag – av alla datum – lossade en gastanker sin last i Sverige. Det handlar alltså om miljardbelopp.

Att vi fortsätter med importen är inte bara i strid med vad svenska folket förväntar sig; det är också något helt annat än vad till exempel Moderaterna gick ut med i valrörelsen och sa i spridbilder och på andra sätt.

Därför vill jag ställa några frågor till statsministern. Är statsministern beredd att nu genomföra det som riksdagen i bred samsyn har beslutat – att inte ge stöd och militär utrustning med den ena handen och samtidigt finansiera kriget med den andra handen genom att betala Ryssland för fossil energi? Är statsministern beredd att göra de insatser som krävs, eller är det här ytterligare ett exempel på att man säger en sak före valet och gör någonting annat efter det?

Anf. 54 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Även jag uppskattar den breda samsynen när det gäller att stödja Ukraina ekonomiskt, politiskt och militärt. Jag skulle uppskatta ännu mer om vi hade haft samma breda samsyn i den för Sverige helt avgörande frågan om att ansluta oss till Nato. Där saknar vi fortfarande två partier, och Miljöpartiet är ett av dem.

President Zelenskyj var minnesvärd när han var med oss på bildskärmen här uppe för knappt ett år sedan. Jag minns speciellt när han beskrev fasan på marken, och jag minns när han med optimism beskrev återbyggnadsarbetet. Om jag minns rätt hade han en passus i mitten där han sa: Gotland. Han pekade på Gotland och talade om vilka risker ett land som Sverige löper när vi har en granne i öster som saknar respekt för andra länders framtid.

Energifrågan är sammantaget en av mycket få ljuspunkter under det gångna året. Europa har snabbt gjort sig väldigt mycket mindre beroende av rysk olja och rysk gas. Denna energiomställning har gått dramatiskt

mycket snabbare än vad någon kunde tro. Jag har svårt att se någon annan ljuspunkt över huvud taget, så det här är väldigt bra.

Det är också bra att vi i Sverige har en bred enighet om att det är sanktionspaketet i europeisk enighet som nu gäller. Enigheten har ett egenvärde, och det är viktigt att vi följer de sanktioner vi gemensamt beslutar om i EU. Det gör Sverige.

Sedan kan man tänka sig att varje enskilt land vill göra enskilda avvikelser på olika sätt. Men då hamnar man snabbt i olika problem. Jag står fast vid att Sverige ska driva enighet i sanktioner och enighet i vad vi inte köper från Ryssland och att Sverige tillhör de länder som odlar och hedrar denna enighet utan att göra egna avvikelser.

Anf. 55 PER BOLUND (MP):

Fru talman! Det är intressant och viktigt att statsministern minns president Zelenskyjs ord. Ett citat utelämnade dock statsministern, och det var när president Zelenskyj här, i denna kammare, sa att varje tunna olja och varje gastanker som lossar förlänger kriget och lidandet för det ukrainska folket.

Detta är ord som vi nu, ett år efter att kriget inleddes, har ansvar att hålla i minnet. Vi måste göra allt vi kan, som vi ofta säger att vi ska göra, för att stoppa kriget, och vi vet att den ryska krigsinsatsen, bomberna som faller över det ukrainska folket, finansieras med export av fossila bränslen – tyvärr bland annat fortfarande till Sverige. Den tanker som lossade här i Sverige för drygt en vecka sedan beräknas ha gett intäkter på hundratals miljoner kronor till Ryssland, som går rakt in i den ryska krigskassan.

Man måste ändå kunna ha två tankar i huvudet samtidigt. Man kan arbeta för att få EU att göra mer och öka sanktionerna, men man kan också göra som till exempel Norge och de baltiska staterna och stoppa importen nationellt. Varför är statsministern inte beredd att göra det som riksdagen har ställt sig bakom och krävt att regeringen ska göra?

Anf. 56 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! När jag satt med president Zelenskyj bara häromdagen var det några saker som han underströk extra mycket. En sak var naturligtvis: Håll ihop enigheten mellan EU:s olika länder, och håll ihop enigheten mellan EU och USA, den transatlantiska länken! Det kan låta självklart i dag, men det var det inte för ett år sedan. Det kanske var den enskilt viktigaste sak som Finlands president varnade för precis före krigsutbrottet: Om detta krig startar, hur ser vi till att ha enighet mellan länderna så att inte Ryssland kan spela ut länder mot varandra? Det har vi faktiskt klarat av. Den enigheten värdesätter de väldigt mycket.

En annan sak var: Ge oss mer vapen! Och så hade han en lång och imponerande precis lista riktad till olika länder.

Hans sista önskan var: Se nu till att de länder som vill se Ukraina i EU på alla sätt understryker de framsteg Ukraina gör i sin process mot EU så att denna inte fördröjs.

Detta var de kanske tre starkaste medskicken jag fick.

Prot. 2022/23:68

23 februari

Statsministerns
frågestund

Anf. 57 HANS WALLMARK (M):

Fru talman! Bryssel är ju en stad såväl för Nato som för EU. I måndags var jag där därför att den svenska delegationen till Natos parlamentariska församling intog sin plats bland de övriga delegationerna i de återkommande mötena med Nordatlantiska rådet, det vill säga Natoambassadörerna och generalsekreterare Stoltenberg.

Det första man uppmärksammade var respekten för Turkiets alla offer efter jordbävningen och hur viktigt det är med solidaritet. Där har EU visat vägen genom stöd, hjälp och kommande givarkonferenser, inte minst under det svenska ordförandeskapet. Det andra som var väldigt tydligt var att Rysslands krig mot Ukraina och solidariteten med Ukraina inte får glömmas bort.

En viktig sak är då att man håller vad man lovar. Därför är det viktigt med uppföljning av sanktioner och embargon samt vapen. Men det behövs också ammunition. Vad kan vi göra, statsministern, för att förse Ukraina med mer ammunition?

Anf. 58 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Johan Forssell, ansvarigt statsråd för bland annat biståndsfrågor och vårt samlade stöd till Ukraina, var i Turkiet i går och träffade ledande företrädare tillsammans med EU-kommissionen för att diskutera just den stora givarkonferens som kommer att skapas på vårt initiativ under vårt ordförandeskap och äga rum här en liten bit in i mars. Det är ett otroligt viktigt möte, och det finns ett väldigt stort engagemang för den frågan. Detta skulle vi ha gjort för varje land som hamnade i samma situation, vill jag understryka.

Den 7–8 mars, om jag är rätt underrättad, samlas EU:s försvarsministrar till informellt möte, och då diskuteras inte minst just gemensamma uppköp av ammunition. Kaja Kallas i Estland har gång på gång sagt att Ryssland går i treskift och att vi måste göra samma sak. Vi måste också förse Ukraina med mycket mer ammunition.

Barnfamiljers ekonomiska situation

Anf. 59 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Vi politiker har till uppgift att stifta lagar för vårt gemensamma bästa. Vi vill bidra till att platsen där vi verkar och bor blir så bra som möjligt för så många som möjligt.

När situationen uppstår att fler lärare och vuxna i skolan möter fler och fler elever som kommer hungriga på måndag morgon då det inte funnits tillräckligt på matbordet under helgen skär det i hjärtat. Detta är inte det Sverige vi vill ha. Flera barnfamiljer lever i dag med en situation som är tuff, och det kan bli förödande i det långa loppet.

Jag vet att regeringen är medveten om situationen och att man exempelvis ger barnfamiljer som har bostadsbidrag ett tillfälligt tilläggsbidrag till och med juni 2023. Det är bra. Men min fråga till statsministern är: Kommer regeringen att titta på fler åtgärder, exempelvis i fråga om amorteringskravet?

Anf. 60 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag håller helt med om att riktat stöd till barnfamiljer är en av de viktiga saker man gör och ska göra i ett sådant här läge – parallellt med det bredare att bekämpa inflationen, som ju annars på sikt åter upp alla familjers hushållsekonomi på olika sätt.

Det pågår nu en utredning kring amorteringskravet. Fungerar detta som det var tänkt eller inte? Den utredningen tänker vi avvakta.

Sedan noterar jag att många kommuner och skolor tar fasta på just detta: Frukosten är inte som vilken måltid som helst; den är nästan en förutsättning för en fungerande skoldag över huvud taget. Det har vi nog alla någon gång fått uppleva. Att hjälpa dessa familjer med exempelvis frukost på skolan tror jag är ett utomordentligt sätt att möta en situation där barnen annars kommer att drabbas i sin skolgång av familjernas dåliga ekonomi.

Det nordiska samarbetet

Anf. 61 LOUISE EKLUND (L):

Fru talman! Det krig som nu pågår i östra Europa har kastat om inte bara den europeiska utan även den svenska säkerhetspolitiken. Ett alltmer oförutsägbart Ryssland som även bedriver hybridkrigföring med påverkansoperationer och cyberkrigföring påverkar även säkerhetsläget för oss.

Men det säkerhetspolitiska läget har även satt ljuset på betydelsen av nordiskt samarbete och vikten av goda och nära relationer de nordiska länderna emellan. Gårdagens pressträff med Finland och Norge underströk detta.

Min fråga till statsministern rör därför hur regeringen ser på det nordiska samarbetet framöver. Vilka initiativ avser regeringen att ta för att fördjupa relationerna med våra nordiska grannländer?

Anf. 62 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Detta är en utomordentligt viktig fråga. Den är alltid viktig men extra viktig just nu. Ibland tenderar vi att underskatta det nordiska. Vi tar det så för givet att vi inte riktigt tänker på att även det måste odlas systematisk. Ibland kanske det också har komplicerats av att flera länder, men inte alla, är med i Nato och att flera länder, men inte alla, är med i EU, och så träffas vi bara ibland.

Jag tycker att gårdagens möte i det format som Sauli Niinistö skapade just för att diskutera säkerhetspolitik mellan Norge, Sverige och Finland var otroligt angeläget. Nu var vi av naturliga skäl speciellt inriktade på den nordligaste delen där våra tre länder möts och dessutom möter Ryssland. Men det finns också många andra former av samarbete. Det är alldeles uppenbart att de danska Natoerfarenheterna är otroligt viktiga för oss. För att ta ett mer inrikespolitiskt exempel är Danmarks erfarenheter av migrationspolitik och brottsbekämpning otroligt viktiga för svensk del just nu.

Det finns alltså mer att hämta i nordiskt samarbete.

Anf. 63 ARDALAN SHEKARABI (S):

Fru talman och statsministern! Min fråga gäller grundlagen, som statsministern flera gånger refererat till under de här diskussionerna.

En viktig del av svensk grundlag är förvaltningsmyndigheters och domstolarnas oberoende i rättstillämpningen och respekten för saklighet och objektivitet i samband med utnämningar av myndighetschefer. Under den senaste tiden har regeringens samarbetsparti attackerat oberoendet i rättstillämpningen genom att ifrågasätta domar som inte vunnit laga kraft och krävt utrensningar i statlig förvaltning.

Vad avser statsministern att göra för att fördöma samarbetspartiets attacker på dessa viktiga principer i svensk grundlag och för att stå upp för svensk förvaltning och domstolarnas oberoende i rättstillämpningen?

(Applåder)

Anf. 64 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Min regering sysslar inte med att fördöma människor, partier eller parlamentariker. Min regering sysslar med att forma lagstiftning, leda landet i en svår tid och respektera landets lagar. Allmänna fördömanden får man syssla med på andra platser.

I Sverige råder yttrandefrihet för alla människor. Jag tycker inte att alla yttranden är vare sig lämpliga, respektfulla eller passande. Men det råder yttrandefrihet i alla fall.

Regeringens inställning är solklar. Vi har stor respekt för hur svenska lagar ska tillkomma, för på vilket sätt de ska tillämpas och för att det är regeringens uppgift att ändra på en lagstiftning via riksdagen om man inte är nöjd – inget mer, och inget mindre.

(Applåder)

Översyn av regelverket för exportkontroll

Anf. 65 RASMUS GIERTZ (SD):

Fru talman! Kan statsministern tänka sig en större översyn av regelverket för exportkontroll med anledning av det förändrade säkerhetspolitiska läget? Regelverket utformades i en tid då Sverige var militärt alliansfritt.

Anf. 66 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! I denna tid då man inte ska utesluta någonting vore det väl dumt att säga att jag aldrig kan tänka mig en översyn. Men jag kan nog ännu mer tänka att regelverket verkar fungera ganska bra just nu. Det är i alla fall mitt intryck.

Den stelbenta uppfattning som fanns när kriget bröt ut om att svensk lagstiftning förbjöd att skänka bort eller sälja vapen till Ukraina var en vanföreställning. Det var flera som odlade den föreställningen, antagligen färgade av en tid då man tyckte att all export av vapen var dålig.

På samma sätt fanns de som hävdade att vapenindustri och försvarsmaterielindustri inte var hållbara investeringar. Det har jag dessbättre inte hört någon säga sedan dess.

Jag tycker att vi har bevisat att den svenska lagstiftningen fungerar. När vi lägger om vår säkerhetspolitiska doktrin ändras också tillämpningen av den lagstiftning som finns. Det tycker jag att man ska ta fasta på.

Prot. 2022/23:68

23 februari

Statsministerns
frågestund

Utredningen om internationella adoptioner

Anf. 67 NADJA AWAD (V):

Fru talman! När ett barn adopteras ska det inte finnas några inslag av människohandel. Men adoptionsskandaler fortsätter att beröra Sverige. I veckan uppmärksammade *Uppdrag granskning* att serbiska barn förts bort från sina familjer och anknytningsmiljöer och adopterats till Sverige. Adoptionscentrum pekas ut som förmedlare. Det är inte första gången i liknande sammanhang.

Även statsministerns tidigare roll som ordförande för Adoptionscentrum har uppmärksammats och hur mycket han egentligen har vetat om eventuella oegentligheter.

Fru talman! Det är anmärkningsvärt att en representant för Adoptionscentrum har utsetts till expert i utredningen av de internationella adoptionerna. Samtidigt är ingen representant för de adopterade med i expertgruppen.

Hur ska statsministern säkra förtroendet för och rättssäkerheten i utredningen med tanke på statsministerns egen bakgrund som involverad i frågan och med tanke på att en av experterna i utredningen kommer från Adoptionscentrum?

(Applåder)

Anf. 68 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Det som ändå måste sägas är att adoption alltid handlar om barn som behöver få en familj, aldrig om vuxna som vill ha ett barn. Det är otroligt viktigt. Att det sedan finns vuxna som vill ha barn men inte kan få det själva är en bra grund för att barn som är övergivna ska kunna förenas med vuxna som vill bilda familj. På det ska all lagstiftning vila, inte mer och inte mindre.

I Sverige har vi ett regelverk som tillåter organisationer att arbeta med internationell adoption enligt de lagar som finns och med den granskning som myndigheterna gör. Det är i grund och botten bra. Det finns också transparens. Det är alldeles uppenbart att det letas problem, på goda grunder. Och missförhållanden som har funnits uppmärksammas.

Nu undersöks det ytterligare om svensk lagstiftning har räckt eller inte. Den utredningen ska självklart vara bestyckad med människor som kan sin sak. Det tror jag att den är.

Det civila försvarets betydelse

Anf. 69 ANDERS ÅDAHL (C):

Fru talman! Vi har ett alltmer försämrat säkerhetsläge i Europa och Sverige. Regeringen och riksdagen riktar stor uppmärksamhet åt att stärka det militära försvaret. Inte minst Natoprocessen är central.

Kanske talar vi mindre om det civila försvaret. Samtidigt vet vi att den civila försvarsförmågan och ett motståndskraftigt samhälle är oerhört viktiga i tider av kris.

Regeringen beslutade strax före jul att skrota planerna på nya stambanor. Stambanor binder ihop landet och regioner. Måhända kan det ha varit ett oklokt beslut då ett robust och redundanter järnvägsnät är en viktig komponent i det civila försvaret.

Hur resonerar statsministern om att tydligare väga in den civila försvarsförmågan när vi fattar beslut om till exempel infrastruktur, energi och livsmedelsförsörjning?

Anf. 70 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag delar helt bedömningen att civilt försvar är extremt viktigt. Det har kanske aldrig tidigare i modern tid uppfattats som lika viktigt som just nu. Jag vill inte öka betydelsen av vare sig mig själv eller Carl-Oskar Bohlin, men det är en händelse som ser ut som en tanke att Sverige för första gången på många decennier har fått ett separat ansvarigt statsråd för just civila försvarsfrågor.

Finns det någon lärdom vi ska dra på omedelbar sikt av kriget i Ukraina, utöver att gå med i Nato och att stärka vårt eget militära försvar, är det att civilt försvar har extremt stor betydelse. Det har vi dragit slutsatser av. Jag tycker alltså att vi drar precis de slutsatser som ledamoten tycker att man ska dra.

Järnväg är en viktig del av infrastrukturen och därmed civilförsvaret, men det är lite mer än bara höghastighetståg.

(Applåder)

Den gröna industriomställningen

Anf. 71 ELIN SÖDERBERG (MP):

Fru talman! I regeringsförklaringen nämnde statsministern att näringslivet är en viktig miljörelse, världsledande i hållbarhet och den gröna omställningen, och att regeringen ska vara en aktiv part i det arbetet.

Sedan dess har regeringen fördyrat och försvårat för utbyggnaden av elproduktion som näringslivet efterfrågar i närtid. Man har också försämrat förutsättningarna för kompetensförsörjning genom förslag om försämrade arbetskraftsinvandring.

Vad avser statsministern att göra för att stödja den gröna industriomställningen?

Anf. 72 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag tycker att vi gör precis tvärtemot vad frågeställaren säger. Vi gör allt vi kan för att snabba på tillståndprocesser så att det kan fattas beslut om dem som har dragits i långbänk. Det gäller till exempel förutsättningarna för havsbaserad vindkraft.

Jag tycker också att vi gör allt vi kan för att skapa respekt för den nödvändiga arbetskraftsinvandringen genom att stoppa det som är missbruk av arbetskraftsinvandring.

Vi samarbetar nära med industriförutsättningar på alla möjliga olika vis. Bara häromkvällen satt jag med många av just de cleantechföretag som ligger i framkant och diskuterade hur Sverige och EU nu ska möta de goda, och riskabla, initiativen från USA i det som kallas IRA.

Vi har ett mycket gott samarbete. Näringslivet vet att de ligger i framkant när det gäller miljö- och klimatomställningen. De vill ha permanenta, långsiktiga och politiska spelregler att arbeta utifrån, och det håller de på att få just nu.

(Applåder)

Civilsamhällets stöd till Ukraina

Anf. 73 EMMA AHLSTRÖM KÖSTER (M):

Fru talman! I dagarna har Putin och hans armé i ett helt år orättfärdigt plågat Ukraina. Sverige har under perioden rakryggat stöttat Ukraina såväl ekonomiskt som politiskt, humanitärt och militärt. Det är ett ställningstagande för Ukraina och ett upprop för demokrati och frihet som vi kan vara stolta över.

Man ser också andra svenska goda och generösa initiativ. Till exempel trappar Svenska Lottakåren nu upp sin verksamhet. Men fler vill dra sitt strå till stacken. Hur kan vi – organisationer, föreningar och privatpersoner – vara än mer behjälpliga när det gäller att stötta Ukraina?

Anf. 74 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Detta är en jätteviktig fråga, men jag tror att det vore lite förmätet av mig att berätta hur andra kan vara mer behjälpliga. Jag tror att många gör fantastiska insatser redan.

Alla frivilligorganisationer som var på plats på Folk och försvars konferens i Sälen träffade jag på ett separat möte där vi diskuterade just vad de gör, vad de vill göra ytterligare och om det finns hinder som står i vägen. Jag måste säga att jag var djupt imponerad. Jag har också besökt frivilligorganisationer, både militära och civila, som märker en enorm tillströmning till sin verksamhet.

Jag uppfattar alltså att detta faktiskt fungerar väldigt bra, även om jag förstår att man vill göra ännu mycket mer. Jag tror att vi, inte bara som väljare och politiker utan också som medmänniskor, ska lita på att var och en gör det var och en kan på alldeles eget beråd. Jag kommer alltid att visa uppskattning för det, men jag kommer inte att förvänta mig att människor gör ytterligare mer än de redan gör.

Givarkonferens till stöd för jordbävningens offer

Anf. 75 MAGNUS BERNTSSON (KD):

Fru talman! Just nu är behoven enorma bland de jordbävningensdrabbade i Turkiet och Syrien. På plats bistår FN och olika länders offentliga organ men också civilsamhällets biståndsaktörer, vilket spelar stor roll för de drabbade.

Jag har varit i kontakt med borgmästaren i Adana och med regionala företrädare i Gaziantep, och de är tacksamma för den hjälp som hittills har förmedlats. Det är dock nästan omöjligt att ta in hur många byggnader som

har kollapsat – nästan otaliga – och lämnat hundratusentals människor ute i snön och kylan. Det är människor som behöver alltifrån vinterkläder, tält, madrasser och filter till spisar, generatorer och matpaket. I det långa loppet behövs också så mycket mer.

Jag vill därför fråga statsministern om den givarkonferens som regeringen har tagit initiativ till med utgångspunkt i att Sverige är ordförandeland i Europeiska unionens råd. Finns det någonting som statsministern redan nu skulle kunna utveckla kring den konferensen?

Anf. 76 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Först vill jag bara instämma i att det som hänt är förfärligt. Det är svårt att ta in, allvarligt talat. Alla gladdes vi åt att se de få människor som kunde räddas ur rasmassorna många timmar senare, mot alla odds, men vi förstår ju att många, många fler ligger kvar därunder. Det är helt förfärligt.

Givarkonferensen är både originell och självklar. Det handlar om att snabbt se till att ta vara på de erfarenheter vi har av tidigare givarkonferenser och som nuvarande ordförandeland i EU samla länder som helt enkelt behöver ett format för att hjälpas åt. Alla ska inte bara göra saker med god vilja men lite huller om buller. Det gäller till exempel fysiska, materiella insatser där man kan tänka sig väldigt handfasta saker – vi har sök- och räddningsteam med hundar där nere, vilket är en väldigt speciell kompetens – men också reda pengar.

Det blir därför en väldigt traditionell sådan konferens där man helt enkelt ser till att samla in de pengar som åtminstone initialt kommer att behövas för att hjälpa till med återuppbyggnaden av dessa platser.

Offentlighetsprincipen och friskolorna

Anf. 77 ÅSA WESTLUND (S):

Fru talman! Både små och stora kommunala skolor måste i dag följa offentlighetsprincipen, men friskolor måste det inte. Detta gör det svårare för både medier och allmänhet att granska just friskolor.

Alla förstår att detta är väldigt bekvämt för de stora friskolekoncernerna, men varför väljer statsministern – som borde företräda elevernas och skattebetalarnas intressen – att gå skolägarnas ärenden genom att säga nej till offentlighetsprincipen för friskolor?

(Applåder)

Anf. 78 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Detta är intressant – det verkar finnas en mycket bred majoritet i den här kammaren för ordentlig insyn också i fristående skolor, och ändå lyckades den förra regeringen inte göra något enda åt detta på åtta år. Hur är det ens möjligt? Hur kan man inte hinna med det på åtta år? Det är fascinerande långsamt, skulle jag säga.

Det vi nu gör är att inse att offentlighetsprincipen, med allt vad den kräver av offentlighet i precis allting, är ganska enkel om man har kommunjurister och kommunhus men väldigt olämplig för rätt små friskoleföreningar och friskoleföretag. Därför inför vi en insynsprincip där det definieras exakt vad som ska finnas till allmänt beskådande och vad som

måste redovisas publikt så att det blir enkelt för alla skolor att redovisa exakt det som skattebetalare, föräldrar och elever har rätt att veta.
(Applåder)

Prot. 2022/23:68
23 februari

Statsministerns
frågestund

Korruption i Europaparlamentet

Anf. 79 LUDVIG ASPLING (SD):

Fru talman! Europeiska unionen skakas just nu av ännu en korruptions-skandal. Den här gången är det inte storföretag utan utländska intressen som har lyckats köpa inflytande.

Ett antal socialdemokratiska ledamöter av Europaparlamentet står misstänkta och åtalade för bland annat mutbrott och penningtvätt i samband med ett hemligt avtal med Qatar och Marocko. Ledamöterna har åtagit sig att driva dessa länders intressen i utbyte mot lyxresor och miljoner i kontanter. Särskilt allvarligt är att Qatar, som i praktiken är ett islamistiskt kalifat, har lyckats muta socialdemokrater i kommittén för mänskliga rättigheter och få dessa ledamöter att vitmåla landets slavliknande regler för arbetskraftsinvandring.

Min fråga är ganska enkel: Kommer statsministern, nu när Sverige är ordförandeland i EU, att uppmärksamma detta? Europeiska rådet arbetar ju väldigt nära parlamentet i många frågor.

Anf. 80 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag vill först säga att jag inte tänker göra partipolitik av detta, av det enkla skälet att jag tror att maktmissbrukande politiker skulle kunna finnas i olika partier i olika länder. Jag tänker därför inte göra partipolitik av den här frågan.

Däremot kan jag säga att Europaparlamentet tar detta på mycket stort allvar. Varje möte i Europeiska rådet inleds av Europaparlamentets talman, som flera gånger har tagit upp vad man drar för slutsatser av detta. En del är ju rättsfrågor och rättsliga utredningar som parlamentet självklart inte lägger sig i, men det gäller även interna kontroll- och regelsystem.

Mitt intryck är alltså att man tar detta på mycket stort allvar. Man anser att det helt enkelt inte får hända och att det äventyrar legitimiteten och auktoriteten i Europaparlamentets viktiga arbete.

Hjälpinsatser och yttrandefrihet i Turkiet

Anf. 81 HÅKAN SVENNELING (V):

Fru talman! I går bötfälldes tre turkiska tv-kanaler för sin nyhetsrapportering om den bristande responsen från den turkiska regeringen och dess myndigheter gällande offren för jordbävningsskatastrofen och deras behov. Det finns också rapporter om att lastbilar från hjälporganisationer har stoppats och att center för koordinering av hjälpinsatserna har tagits över av myndigheter. Vi fick även uppgifter från regeringen om att den svenska insatsen hade kunnat vara på plats 24 timmar tidigare än den var.

Det undantagstillstånd som har införts av president Erdoğan har inneburit att det blivit svårare för parlamentet att granska hur responsen i Turkiet ser ut. Statsministern sa tidigare under frågestunden att han inte ville

ha fördömande i sin verktygslåda, men ska vi inte fördöma när yttrandefriheten inskränks och när hjälpinsatser inte når fram?

Jag undrar hur statsministern ser på den humanitära responsen och Turkiets begränsningar av hjälp till jordbävningsoffren.

Anf. 82 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag tror att man ska ha respekt för att det just nu är ett otroligt kaotiskt läge på många ställen efter jordbävningen. Det tror jag att man ska ha respekt för; det hade nog gällt många platser som drabbats av samma förödelse.

Det är nog också välkänt att alla länder inte fungerar precis som Sverige organisatoriskt och administrativt. Det kan man ha synpunkter på. Ofta när vi bidrar med hjälp på olika ställen ser vi hur effektiva olika stödssystem är, och jag tror att många hjälporganisationer är besvärande medvetna om bristerna. Det ursäktar ingenting, men det förminskar inte heller behovet av att vi hjälper till så gott det bara är möjligt med de förutsättningar som finns.

Vi var först med och räddade liv, och nu gör vi vad vi kan för att människor ska slippa frysa och stå hemlösa längre än vad som är absolut nödvändigt. Då får vi nog helt enkelt arbeta med de förutsättningar som finns.

Åtgärder mot islamofobi

Anf. 83 BASSEM NASR (MP):

Fru talman! För fyra veckor sedan bjöd statsministern in företrädare för muslimska organisationer för en dialog om svenska muslimers situation. Jag tror genuint att sådana möten är oerhört betydelsefulla, för de skickar en tydlig signal om att regeringen tar islamofobin på allvar.

Som statsministern känner till är svenska muslimer utsatta för rasism, som tar sig uttryck i diskriminering, trakasserier och våld. Detta har svenska muslimer vittnat om, och det finns även beskrivet i Brottsförebyggande rådets rapport om islamofobi i det svenska samhället. Det finns sedan tidigare ett pågående arbete hos flera myndigheter som har bäring på frågan om islamofobin.

Min fråga är om regeringen avser att initiera nya insatser för att bekämpa islamofobin i det svenska samhället.

Anf. 84 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Som är rätt välkänt ville jag lyssna, inte minst efter den ganska tumultartade stämning som hade varit i Sverige vid tidigare koranbränningar och nu utomlands. Jag ville också dels visa det jag sa publikt, att allt som är lagligt i Sverige måste man själv inte tycka är lämpligt eller respektfullt, dels ändå stå upp för att det är lagligt och ska vara lagligt.

Jag tyckte att det fanns goda skäl att ha en dialog här i Sverige. Hur minskar man utrymmet för de människor som bara vill provocera utan att man visar missaktning för varandra? Jag konstaterade också att vi nog bör ha den här dialogen ganska löpande åt båda hållen, så att säga. Detta var mer ett sätt att visa att jag bryr mig om vad människor tycker och tänker i dessa frågor.

Jag tycker också att interreligiösa dialoger är viktiga. Vi är rätt ovana vid det i Sverige – det mycket sekulära Sverige. Jag uppfattade att de tyckte att det var ett viktigt samtal, och jag tror att det kommer att fortsätta. (Applåder)

Statsministerns frågestund var härmed avslutad.

Prot. 2022/23:68
23 februari

Statsministerns
frågestund

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.01 på förslag av andre vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 15.20, då en ceremoni med anledning av årsdagen av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina skulle äga rum.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 15.20.

§ 9 Ceremoni

Ceremoni

Anf. 85 TALMANNEN:

Ärade ledamöter och Ers excellens! I gryningen den 24 februari 2022 ljud flyglarmet över Kiev och andra ukrainska städer. Det har nu gått ett år sedan Ryssland inledde sin fullskaliga invasion av Ukraina.

Det har gått ett år sedan de första männen, kvinnorna och barnen föll offer för denna nya våg av ryska kulor, granater och kryssningsrobotar i ett krig som egentligen inleddes redan 2014.

Det har gått ett år sedan allt förändrades för miljoner och åter miljoner ukrainare som fram till dess hade levt vanliga, europeiska liv i sitt land i hjärtat av vårt Europa.

Datumet den 24 februari har fläckats av det orättfärdiga våldet, som syftar till att underkuva ett land och ett folk. Men framför allt kommer dagen för evigt att förknippas med människans vilja och möjlighet att försvara det hon håller kärt, förknippas med kampen för det som är gott och rätt, förknippas med modet och styrkan hos Ukrainas folk.

Before I continue, let me extend a very warm welcome to His Excellency, Mr Andrii Plakhotniuk, Ukraine's Ambassador to Sweden, present in this chamber. Once again: Welcome!

(Applåder)

Den 24 februari förra året stod ni där på läktaren, herr ambassadör, och välkomnades av en samlad riksdag. Ett år har gått och mycket har skett, men stödet för Ukrainas sak är fortsatt grundmurat här i riksdagen. Därför ville jag att vi i dag skulle samlas i kammaren, demokratins hjärta, för att markera denna årsdag.

Vår respekt för det ukrainska folkets mod, uthållighet och motståndskraft har vuxit – för varje dag, för varje vecka, för varje månad, för varje mord, för varje missil, för varje massaker.

Det finns nog få av oss som egentligen och på djupet kan inse vilka uppoffringar Ukrainas befolkning har tvingats göra, både kollektivt och individuellt.

Sverige, och riksdagen, har vidtagit en lång rad åtgärder för att visa vårt orubbliga stöd, både konkret och symboliskt.

För att symboliskt synliggöra detta stöd belyser vi den här veckan Östra riksdagshusets fasad i de gulblå färger vi delar med Ukraina, och vi flaggar ukrainskt på Rikspan både nu och i morgon.

Ett mer substantiellt stöd har denna kammare visat under det gångna året då en rad beslut för att stödja Ukraina militärt, humanitärt och ekonomiskt har fattats i bred politisk enighet.

Redan den 28 februari, bara fyra dagar efter den ryska invasionen, lade finansutskottet fram ett utskottsinitiativ om stöd till Ukraina som klubbades samma dag. I debatten i kammaren deltog såväl försvarsministern som flera partiledare.

Lite beroende på hur man räknar kan man säga att riksdagen och regeringen under det senaste året har fattat beslut om stöd till Ukraina vid sju olika tillfällen, utöver de två ordinarie ändringsbudgetar som presenteras för riksdagen varje år.

Det här belyser hur vi i riksdagen har visat att vi kan agera mycket skyndsamt, kraftfullt och i bred enighet när situationen så kräver. Samtidigt som snabbheten i beslutsfattandet varit avgörande har processerna följt regelverket. Förslagen har förankrats i partierna innan de har beretts i utskott och beslutats i kammaren, även om hastigheten varit hög. Allt detta är en styrka för vår demokrati.

Vi har också sett stor enighet inom EU och med våra transatlantiska partner i synen på Rysslands krig mot Ukraina. Det har haft avgörande betydelse. Nu har Sverige som ordförandeland i EU ett särskilt ansvar för att upprätthålla enigheten bland medlemsländerna, både när det gäller stödet till Ukraina och sanktionerna mot Ryssland.

Ärade ledamöter! I den stora berättelsen om världen är ett år bara ett ögonblick, men för en människa som lider är det en evighet.

Vi har sett ofattbart och omätbart lidande under det år som gått. Vi har sett de sönderbombade skolorna och sjukhusen, vi har sett massgravarna, vi har sett flyktingvågorna, och det har fyllt oss med vrede och sorg – men framför allt har vi sett modet och beslutsamheten hos alla dem som vet att den som kämpar en rättfärdig kamp aldrig kämpar förgäves.

Det fyller oss med beundran, men också med tacksamhet. Tacksamhet för att det också är vår kamp som det ukrainska folket utkämpar – vår generations kamp för friheten och demokratin, för varje lands rätt att välja sin egen väg.

När allt detta är över och historien ska skrivas kommer namn som Charkiv, Mariupol, Cherson och tusen andra stora och små samhällen att bli ihågkomna som platser där slaget stod om Europas framtid.

Det kommer att stå att kampen var framgångsrik – för den måste vara framgångsrik. Vi kan helt enkelt inte tänka oss ett Europa där friheten och demokratin förtrampas, där den fria världen med all sin kraft och alla sina resurser inte gör tillräckligt.

När allt detta är över kommer historiens dom att falla hård över dem som bar ansvaret för Rysslands olagliga, orättfärdiga och ondskefulla krig.

När allt detta är över ska vi med stolthet kunna hissa Sveriges och Ukrainas blågula flaggor bredvid varandra och konstatera att vi stod sida vid sida i kampen för det som är rätt och för det som är gott.

Avslutningsvis skulle jag vilja citera den ukrainska poeten, författaren och dramatikern Kateryna Babkina och läsa några rader ur hennes dikt *Evig hågkomst*.

Så när – väntad eller inte – stunden är kommen
i en stad där allting är satt i brand
i ett land som kräver alltför mycket av dig
räkna upp i minnet alla du älskar
de som i kärlek ska vandra i dina fotspår
och stäng inte ögonen.
Evig hågkomst: tunna strålar flödande genom all tid,
sköra klanger i luften, ljusblåa röster,
glittrande guld i andras ögon.
Så när du ligger för döden, sjung tyst för dig själv:
liv övergår i liv som havet i regn
och därför upphör det aldrig.

Låt oss nu gemensamt än en gång resa oss upp och ge en stående ovation till Ukraina och till hans excellens ambassadören.
(Applåder)

§ 10 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 22 februari

AU6 Integration

Punkt 2 (Bosättningslagen)

1. utskottet
2. res. 1 (S)

Votering:

169 för utskottet

94 för res. 1

31 avstod

55 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 63 SD, 59 M, 20 V, 1 C, 14 KD, 12 L

För res. 1: 93 S, 1 C

Avstod: 18 C, 13 MP

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 9 M, 4 V, 4 C, 5 KD, 5 MP, 4 L

Punkt 4 (Målgruppen för etableringsprogrammet)

1. utskottet
2. res. 6 (V)

Votering:

167 för utskottet

20 för res. 6

106 avstod

56 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 63 SD, 59 M, 19 C, 14 KD, 11 L

För res. 6: 20 V

Avstod: 92 S, 1 C, 13 MP

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 9 M, 4 V, 4 C, 5 KD, 5 MP, 5 L

Jytte Guteland (S) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Cecilia Rönn (L) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Punkt 8 (Nyanlända kvinnors etablering)

1. utskottet

2. res. 11 (C)

3. res. 12 (MP)

Förberedande votering:

20 för res. 11

13 för res. 12

260 avstod

56 frånvarande

Kammaren biträdde res. 11.

Anna Starbrink (L) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats som frånvarande.

Huvudvotering:

260 för utskottet

20 för res. 11

14 avstod

55 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 63 SD, 59 M, 19 V, 1 C, 14 KD, 12 L

För res. 11: 1 V, 19 C

Avstod: 1 S, 13 MP

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 9 M, 4 V, 4 C, 5 KD, 5 MP, 4 L

Anna Vikström (S) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Gudrun Nordborg (V) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Punkt 10 (Segregation)

1. utskottet

2. res. 15 (MP)

Votering:

189 för utskottet

13 för res. 15

92 avstod

55 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 63 SD, 59 M, 20 V, 20 C, 14 KD, 12 L

För res. 15: 13 MP

Avstod: 92 S

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 9 M, 4 V, 4 C, 5 KD, 5 MP, 4 L

Jytte Guteland (S) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Prot. 2022/23:68

23 februari

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU11 Riksrevisionens rapport om statliga insatser för att stimulera investeringar i datorhallar

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 11 Beslut om ärende som slutdebatterats vid dagens sammanträde

UbU3 Studiestöd

Punkt 1 (Villkor för studiemedel)

1. utskottet

2. res. 1 (S)

Votering:

181 för utskottet

93 för res. 1

20 avstod

55 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 63 SD, 59 M, 20 V, 14 KD, 13 MP, 12 L

För res. 1: 93 S

Avstod: 20 C

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 9 M, 4 V, 4 C, 5 KD, 5 MP, 4 L

Punkt 2 (Studiemedel för vidareutbildning och omställning)

1. utskottet

2. res. 4 (V)

Votering:

169 för utskottet

20 för res. 4

105 avstod

55 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 63 SD, 59 M, 20 C, 14 KD, 12 L

För res. 4: 20 V

Avstod: 92 S, 13 MP

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 9 M, 4 V, 4 C, 5 KD, 5 MP, 4 L

Jytte Guteland (S) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Punkt 3
Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 4 (Fribeloppet)

1. utskottet

2. res. 6 (C)

Votering:

274 för utskottet

20 för res. 6

55 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 63 SD, 59 M, 20 V, 14 KD, 13 MP, 12 L

För res. 6: 20 C

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 9 M, 4 V, 4 C, 5 KD, 5 MP, 4 L

Punkt 5 (Studiemedel vid sjukskrivning och för personer med funktionsnedsättning)

1. utskottet

2. res. 7 (S, MP)

Votering:

168 för utskottet

106 för res. 7

20 avstod

55 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 63 SD, 59 M, 20 C, 14 KD, 12 L

För res. 7: 93 S, 13 MP

Avstod: 20 V

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 9 M, 4 V, 4 C, 5 KD, 5 MP, 4 L

Punkt 6 (Avskrivning av studielån för vissa yrkesgrupper)

1. utskottet

2. res. 9 (SD)

Votering:

231 för utskottet

63 för res. 9

55 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 59 M, 20 V, 20 C, 14 KD, 13 MP, 12 L

För res. 9: 63 SD

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 9 M, 4 V, 4 C, 5 KD, 5 MP, 4 L

Förskolan

§ 12 (forts. från § 7) **Förskolan** (forts. Ubu4)

Anf. 86 DANIEL RIAZAT (V) replik:

Fru talman! Det är alltid lite speciellt att starta ett replikskifte över två timmar efter att man har begärt replik, men jag ska gå rakt på sak. I Sve-

rigedemokraternas anförande från talarstolen tidigare framkom skepsis gällande genuspedagogik i förskolan, eller generellt. Sverigedemokraterna lade väldigt mycket fokus på människor med utländsk bakgrund, vilket inte är så märkligt med tanke på vilket parti vi pratar om. Ledamoten var väldigt noga med att hela tiden tala om hur hemskt det är att man får lära sig om jämställdhet, jämlikhet, genus och liknande frågor och om att detta skulle sakna evidens inom forskningen etcetera.

Till att börja med måste jag säga att inget av det som sades från talarstolen stämmer eller har någonting att göra med vare sig forskning eller beprövad erfarenhet.

För det andra vill jag säga att detta är väldigt genomskinligt. Sverigedemokraterna har bara ett sätt att använda sig av för att föra bort fokus från det faktum att man är med och bidrar till nedskärningar inom förskolan. Det finns bara ett sätt för Sverigedemokraterna att föra bort fokus från det faktum att man från den ena dagen till den andra vände förskolebarnen ryggen genom att bli ett av de partier som företräder riskkapitalbolagen inom förskolan i stället för förskolebarnen – och det är att prata om genus och om invandring och vad den innebär för den svenska förskolan. Det är precis detta vi har bevittnat i dag.

Min fråga till ledamoten är: Hur kan den viktigaste frågan vara Sverigedemokraternas syn på genus, när ni precis har varit med och bidragit till att det blir enorma nedskärningar för förskolan i kommunerna under de kommande åren?

Anf. 87 ANDERS ALFTBERG (SD) replik:

Fru talman! Vi kan väl börja med nedskärningarna. Förskolan är beroende av statsbidrag – jajamän. Men vad vi i dag behöver se tydligare ute i kommunerna är att kommunerna själva prioriterar kärnområdena i välfärden, såsom barnomsorg och skola, i stället för olika typer av skrytprojekt och andra saker som inte över huvud taget har att göra med någon kommunal verksamhet av vikt. Jag har i åtskilliga kommuner där Vänsterpartiet styrt med Socialdemokraterna sett att man tappar fokus på välfärdens kärna och ägnar sig åt skrytprojekt och andra typer av aktiviteter som kommunen gärna kunde avhålla sig från.

Det är tvångsmetodiken vi diskuterar när det gäller genuspedagogik. Jag blir lite bekymrad över att ledamoten inte ser några bekymmer eller svårigheter med att man på ett nästan stalinistiskt, marxistiskt sätt indoktrinerar barn till att leva på ett visst sätt. Det sker samtidigt på ett påtvingande sätt. Barnets fria vilja spelar ingen roll, för här ska vi tala om för ett barn hur det ska vara. Jag är i och för sig inte förvånad över att detta kommer från just ledamoten.

(Applåder)

Anf. 88 DANIEL RIAZAT (V) replik:

Fru talman! Ledamoten har missat vad svensk förskola egentligen är och hur det ser ut där ute. I sitt anförande nämnde Anders Alftberg att det är förbjudet att ha på sig klänning i förskolan. Jag vet inte vilket land och vilken förskola ledamoten har varit i; det är i alla fall inte i Sverige.

Jag menar dessutom, återigen, att allt detta enbart handlar om – åhörarna och de som sitter och lyssnar där hemma uppmärksammar säkert detta – att Anders Alftberg inte över huvud taget vill prata om varför Sve-

rigedemokraterna är med och skär ned i kommunerna och i förskolan. Återigen går han tillbaka till att prata om frågan om genus, vilket man menar är stalinism och något som är väldigt hemskt för vårt samhälle.

Att i egenskap av kommun satsa på kärnprojekt är väldigt bra. Jag sitter själv i riksdagen bland annat på grund av att jag motsatte mig ett antal olika projekt som ledde till nedskärningar inom skolan och förskolan i min hemkommun Falun. Så jag vet exakt vad detta innebär.

Problematiken här handlar om att Sverigedemokraterna för det första är med och skär ned både här och i de kommuner där man är med och styr. För det andra är man med och ser till att vi fortsätter med ett marknadsystem där vi experimenterar med barnens framtid, för att se till att ett fåtal aktieägare och banker ska kunna tjäna pengar på det.

Sverigedemokraterna var en gång i tiden ett parti som stod emot detta. Men i dag är Sverigedemokraterna, efter lite middagar med Svenskt Näringsliv, på den andra sidan och anser att det ska få tas ut hur stora vinster som helst; det spelar ingen roll vad det innebär för barnen. Kan SD ens säga rakt ut till svenska folket att man inte till exempel har tagit emot pengar från dessa bolag för att göra detta?

Anf. 89 ANDERS ALFTBERG (SD) replik:

Fru talman! Det var väldigt svårt att urskilja något – detta var närapå en monolog och en rad mantran från Vänsterpartiet, samma mantran som man alltid hör när vi diskuterar skolan: Det handlar om att det är de privata aktörerna och friskolorna som är bovarna i dramat och som dränerar. Detta mantra har vi tidigare hört hela tiden, och vi hör nu från ledamoten samma typ av upprepade mantran.

Låt oss bara snabbt ta detta att du sa att jag inte lever i verkligheten, efter 16 år i skolan och efter att ha jobbat med förskola i 16 år. Jag möter pedagoger dagligen, och jag hör föräldrar rapportera om att man på vissa förskolor runt om i landet – absolut inte på alla, men på tillräckligt många för att det ska vara ett bekymmer – märker tendenser till den här tvångsmetodiken, där man forcerar fram beteenden hos barn som de inte har valt av egen fri vilja. De ska vara på ett visst sätt och till exempel klä sig på ett visst sätt och avråds från att ha med sig vissa typer av kläder i skolan.

Detta är en verklighet. Jag vet inte vilken verklighet du lever i – det är väl den blinde mannens verklighet.

(Applåder)

Anf. 90 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag vill påminna samtliga ledamöter om att samtliga talar via talmanen, vilket innebär att vi inte duar eller talar direkt till en meddebattör.

Anf. 91 CAMILLA HANSÉN (MP) replik:

Fru talman! Anders Alftberg har nu redogjort för Sverigedemokraternas syn på det pedagogiska arbetet i förskolan vad gäller jämställdhet och könsnormer. Det blir väldigt tydligt för mig att det finns ett parti som är riksdagens genusflumparti nummer ett, nämligen Sverigedemokraterna. Sverigedemokraterna är det största genusflumpartiet vi har i riksdagen.

Sverigedemokraterna vill inte att politiska trender ska styra förskolan, och det vore ju en nåd att stilla bedja om. Det skulle ju kunna innebära att Sverigedemokraterna kom till insikt om vad vetenskapens, pedagogikens

och kulturens frihet innebär. Den innebär nämligen att vi slipper sverigedemokrater som har synpunkter på sagouppläsares klädsel, särskilt om klädseln är klänning, och vilket pronomen lucian använder. Den innebär att vi låter alla barn i förskolan testa olika kläder, olika leksaker och olika roller när man leker familj. Det skulle vara att ge barn hundra och tusen möjligheter att utvecklas i stället för bara två.

Miljöpartiet vill att alla barn ska ha chansen att utveckla sin fulla potential, oavsett kön eller könsidentitet. Vi vill säkerställa att ingen begränsas i sina val. Det är viktigt att ge alla barn möjligheter att göra detta, just genom att förskolans medarbetare har kunskap om det vetenskapliga området genuspedagogik.

Anf. 92 ANDERS ALFTBERG (SD) replik:

Fru talman! Det var lite svårt att se vad frågeställningen var här. Jag förstår att ledamoten inte förstår den problematik som finns med den påtvingade pedagogik man använder sig av, där man forcerar fram beteenden hos barn. Uppenbarligen är många på vänsterkanten generellt sett väldigt marinerade i denna ideologiskt tyngda pedagogik. Så jag är inte förvånad över att ni inte kan se problematiken.

Anf. 93 CAMILLA HANSÉN (MP) replik:

Fru talman! Min fråga till Anders Alftberg är hur hans parti ser på detta med forskningens frihet och pedagogikens frihet. Ska vi ha politisk styrning i detalj om vad man undervisar om och på vilket sätt, eller ska det stå på vetenskaplig grund och vara baserat på beprövad erfarenhet? Det är ju inte vad ledamoten beskrev i sitt inlägg.

Att det skulle förekomma tvång av någon som helst typ som ett utbrett fenomen på svenska förskolor och specifikt när det gäller att ge barnen många möjligheter att uttrycka sig och utvecklas på ett fritt sätt skulle jag vilja se underlag på och inte bara anekdotiska berättelser om. Jag tror nämligen att om det över huvud taget förekommer är det ytterst marginaliserade händelser och inte något systematiskt som man marinerar i.

Min fråga är alltså: Vad är synen på vetenskap och beprövad erfarenhet i Anders Alftbergs parti? Är det detta som ska styra pedagogiken i förskolan, eller är det politik i riksdagens kammare som ska bestämma vem som får leka med vilka leksaker på förskolorna ute i landet?

Anf. 94 ANDERS ALFTBERG (SD) replik:

Fru talman! Det hela blir väldigt omvänt. Det politiska arbetet här handlar ju om att vi ska se till att pedagogiker, eller snarare ideologier, som är väldigt politiserade inte ska användas i klassrummet. Vi ska skapa en miljö som bygger på vetenskap och beprövad erfarenhet inom pedagogiken. Men man kan inte vara blind för vad som i dag sker.

Ledamoten avfärdar det jag säger och kallar det för anekdotiska kunskaper. Ledamoten bygger det på att hon tror att det är så. Det är ju vad hon sa till mig: Hon *tror* inte att detta äger rum. Då blir det ju en bevisbörda åt andra hållet också.

Som sagt har det varit många möten. Många föräldrar och många pedagoger har träffats, och många har en samsyn just när det gäller tvångstendenserna i detta.

(Applåder)

Anf. 95 MATS WIKING (S) replik:

Fru talman! Vi socialdemokrater ser genuspedagogik på ett annat sätt än Sverigedemokraterna. Vi tänker att genuspedagogiken är en del av jämställdhetsarbetet och demokratin. Det är en del i att skapa lika villkor mellan könen. Det är ett arbete som måste börja tidigt för att vi ska nå framgång.

Vi har nått långt när det gäller jämställdheten och demokratin, men det finns väldigt mycket kvar. Vi behöver hela tiden lära upp våra unga när det gäller vilken väg som är viktig för att man ska kunna vara med och påverka sitt samhälle.

Detta handlar inte om dockor och vapen. Om barn vill leka med dockor eller med vapen är obetydligt, tänker jag. Man väljer olika lekredskap utifrån vilka kamrater man har och hur man blir påverkad och så.

Tycker ledamoten från Sverigedemokraterna Anders Alftberg att vi har kommit tillräckligt långt i jämställdhetsarbetet? Tänker han något om att förskolan bedriver ett jämställdhetsarbete, och på vilket sätt avviker det i så fall från genuspedagogiken?

Anf. 96 ANDERS ALFTBERG (SD) replik:

Fru talman! Jämställdhet är en av det svenska samhällets grundvärderingar. Det är något man ständigt kommer att behöva jobba med. Men det är inte synonymt med genuspedagogik.

Ja, det behöver utvecklas. Vi har jättestora utmaningar i vårt samhälle när det gäller synen på män och kvinnor. Vi har väldigt många barn, ofta från särskilt utsatta områden, som har en fostran i könsroller som är främmande för oss i dagens moderna samhälle. Där har förskolan en stor roll när det gäller att hjälpa dessa tjejer som lever i hedersförtryck och har detta med sig i grunden. Här har verkligen förskolan stora möjligheter att frigöra den enskilda individen.

Anf. 97 MATS WIKING (S) replik:

Fru talman! Tänker inte ledamoten att just förskoleverksamheten ska vara en verksamhet där barn ska få vara barn och just utifrån leken få formas till att bli demokratiska och jämställda varelser? Pedagogiken måste ta hänsyn till att alla barn och människor inte är precis lika utan behöver få utvecklas längs olika vägar för att komma framåt i livet. Då behöver man se att barn verkligen är barn och inte bara pojkar och flickor.

Anf. 98 ANDERS ALFTBERG (SD) replik:

Fru talman! Inget av det jag har sagt motsäger det du, Mats Wiking, talar om. Jag vet inte var missförståndet ligger.

Vi har ibland alldeles för stora påtryckningar att sexualisera riktigt små barn. När man i förskoleklassrummet upplever att ett barn beter sig enligt vissa könsnormer menar man att man ska gripa in.

Det är som Mats Wiking sa: Den fria leken ska dominera, och barnet ska på egen hand också ha möjlighet att se sin egen individualitet och sin plats i sällskapet i relation till omgivningen. Det handlar om frihet för individen.

Sedan handlar det om att vi inte ska påtvinga beteendemönster, vare sig de är könsstereotypa eller inte. Det har jag sagt hela tiden. I mitt anförande sa jag att det handlar om att barn ska ha möjlighet att själva välja

Anf. 99 MATHIAS BENGTSSON (KD):

Fru talman! För Kristdemokraterna handlar förskola och barnomsorg allra främst om att ge barn en trygg start i livet. Den kärlek, bekräftelse och omsorg som vi ger dem som små, både i hemmen och genom barnomsorg och förskola, får vi tillbaka i form av trygga och ansvarstagande ungdomar och vuxna.

För oss kristdemokrater är det en självklarhet att varje förälder själv ska få välja barnomsorgsform. Varje barn är unikt, och föräldrarna är i de flesta fall de som bäst kan bedöma vad deras barn mår bra av. Oavsett om de väljer en kommunal eller fristående förskola, eller pedagogisk omsorg – eller om de för den delen inte väljer något av detta – är det en frihet som föräldrarna ska ha. Därför är det viktigt att det i varje kommun ska finnas en bred palett med både kommunala och privata alternativ med olika pedagogiska inriktningar som föräldrarna kan välja mellan.

Till den här mångfalden bidrar inte minst den pedagogiska omsorgen, familjedaghemmen. De flesta familjedaghem präglas av småskalighet, hemlik närhet och hög kontinuitet bland personalen, vilket utgör ett viktigt komplement till de ofta alltför stora barngrupperna i förskolan.

För att familjernas valfrihet ska fungera väl behöver föräldrarna bli väl informerade av kommunen om vilka alternativ som finns. Detta är en förutsättning för att familjen ska få makten att göra ett välinformerat val om vilken barnomsorg de vill ge sina barn.

Som förälder ska man kunna lita på att barnomsorgen och förskolan, oavsett vad man väljer, ska vara stimulerande och utvecklande för barnen. Svenska skolor ska hålla en hög pedagogisk nivå samtidigt som de rymmer mycket lek och rörelse.

Fokus bör allra främst ligga på barnets sociala utveckling, samtidigt som förskolans roll för svenska språket betonas. Barn behöver få lyssna på högläsning och prata om berättelserna. Detta är allra viktigast för barn som inte kommer i kontakt med det svenska språket hemma.

Fru talman! En nyckel i barnomsorgen är tid för barnen. Tid för barnen ger tryggare barn, och trygga barn är det som på sikt ger ett Sverige där färre barn, ungdomar och vuxna mår dåligt. Barngrupperna behöver därför, oavsett barnomsorgsform, vara små. Stora barngrupper kan utsätta barn för en stress som kan få allvarliga konsekvenser för barnens utveckling. Utöver försämrad anknytning riskerar stressen bland annat att leda till koncentrationssvårigheter och försämrad inlärningsförmåga.

Om en barngrupp blir för stor riskerar de positiva effekterna av att vistas i en grupp att bytas till sin motsats. Relationer kan bli svåra att överblicka för barnen, vilket i sin tur kan leda till en känsla av anonymitet och otrygghet, vilket i nästa steg kan leda till aggressivt beteende eller andra yttringar såsom trötthet, nedstämdhet och håglöshet.

Skolverket har i dag riktlinjer om att det ska vara sex till tolv barn per småbarnsgrupp för barn i åldern ett till tre år, men enligt Lärarförbundets enkät är det få förskollärare som arbetar i en småbarnsgrupp som ligger inom riktlinjerna. Det är därför uppenbart att arbetet för att minska de stora barngrupperna behöver fortgå.

Föräldrar ska kunna känna sig trygga med att det finns tid och att det finns en famn att krypa upp i för deras tvååring. Förskolepersonalen ska kunna känna sig trygga med att de får goda förutsättningar att utföra sitt fantastiska och viktiga arbete.

Kristdemokratisk barnomsorgspolitik syftar till att fler barn ska bli sedda, bekräftade och känna sig trygga i förskolan. Det lägger en grund som minskar risken för psykisk ohälsa längre fram i livet. Trygga barn är det som på allvar lägger grunden för ett tryggt samhälle och ett tryggare Sverige.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 100 DANIEL RIAZAT (V):

Fru talman! Förskolan är både en förutsättning för jämställt föräldraskap och en pedagogisk verksamhet som är avgörande för barns utveckling och framtid. En fungerande, jämlik och likvärdig förskola är en förutsättning för ett välfungerande samhälle.

Forskning visar att kompensatoriska insatser från samhället har effekt för att utjämna klassklyftor och att de har störst betydelse för barn från de mest resurssvaga familjerna och om de görs tidigt i livet. Betydelsen av att gå i förskola och fritidshem är alltså störst för att öka jämlikheten mellan människor med olika klassbakgrund och för familjer med låga inkomster.

Vi i Vänsterpartiet föreslog därför i augusti 2022 att sänkta avgifter till förskolan bör införas. Vårt förslag innebar ett progressivt avgiftssystem där de med lägst inkomster kunde få sin avgift helt och hållet bekostad av staten medan nästan alla andra, utom kanske den rikaste procenten i samhället, fick en avgiftssänkning.

Men förskolan handlar om mer än bara avgifterna. Den målmedvetna satsningen på förskolan i Sverige har gjort att den internationellt sett intar en särställning vad gäller både tillgänglighet, kvalitet och pedagogisk utveckling. Men för att den goda utvecklingen ska fortsätta behöver barngruppernas storlek begränsas och förskolans kompensatoriska roll förstärkas. Den politiska makten måste lyssna när förskollärare och barnskötare vittnar om den ohållbara situationen i dag.

Fru talman! Vi menar att det krävs ett helhetsgrepp, som inte har tagits sedan 70-talet. Därför gjorde Vänsterpartiet och det före detta fackförbundet Lärarförbundet gemensam sak för drygt två år sedan och krävde att en större förskoleutredning skulle tillsättas av den dåvarande regeringen.

När det kommer till höga sjukskrivningstal och hög arbetsbelastning ligger förskolan näst högst i sjukskrivningstal, direkt efter vård- och omsorgsyrsken. Arbetsmiljöverket visade för två år sedan att fyra av tio förskollärare har besvär till följd av arbetet. I Lärarförbundets medlemsundersökning angav fem av tio förskollärare att de har en så hög arbetsbelastning att de inte hinner med stora delar av sitt uppdrag under ordinarie arbetstid. Situationen förvärras av att en stor majoritet av landets kommuner har gjort nedskärningar i förskolan.

Skillnaderna växer mellan förskolor med hög kvalitet och förskolor med låg kvalitet. En jämlik och likvärdig förskola måste vara ett nationellt politiskt mål, men just nu går utvecklingen åt fel håll. Barngruppernas storlek kan ha minskat på vissa håll, men de är alldeles för stora. Och personalens utbildningsnivå varierar kraftigt. Vissa förskolor har för små lokaler

eller lokaler som inte är anpassade till förskoleverksamhet. Tillgången till en bra utomhusmiljö varierar också stort.

Denna vecka fick vi information från det nya fackförbundet Sveriges Lärare. De säger att förskolan återigen ligger näst högst när det gäller sjukskrivningstal på arbetsmarknaden, efter vård- och omsorgsyrken. De säger också att förskollärare som riskerar att drabbas av långvarig sjukskrivning med en psykisk diagnos har ökat kraftigt under de senaste fem åren. Utöver detta framkommer att det är 183,6 startade sjukfall per 1 000 förvärvsarbete inom förskolan, att jämföra med snittet 102,4. Fackförbundet säger vidare att 60 procent av deras medlemmar instämmer helt eller delvis i att arbetet är psykiskt påfrestande.

Enligt Skolverkets riktlinjer bör barngrupperna i förskolan för ett- till treåringar inte vara större än tolv barn. För äldre barn är rekommendationen max femton barn per grupp, men det är många förskolor i dag som misslyckas med detta – 49 procent, enligt en undersökning.

Utöver detta vill jag lägga till att den svenska förskolan är utsatt för en kraftig expansion av privata välfärdstjuvar som gör det svårare både för de kommuner som bedriver förskoleverksamhet och för de icke vinstdrivande privata aktörerna. Det är bekymmersamt, för vi ser att förskolan är på väg mot samma utveckling som gymnasieskolan och därefter grundskolan, där ett antal riskkapitalbolag och aktiebolag kommit in. Bolagen vill göra om det till en marknad, inte därför att de vill barnens bästa utan därför att de vill sin fickas bästa.

Att vi nu dessutom har en utbildningsminister som själv kommer från ett av dessa bolag gör inte det hela mindre bekymmersamt. Liberalerna kan inte ens svara på om de har tagit emot pengar för att driva denna politik eller inte. Det kan för övrigt inget annat borgerligt parti heller.

Fru talman! Vad har då dessa bolag för intresse av svensk förskola? Som jag nämnde tidigare handlar det inte om att man vill gynna barnens utveckling i vårt samhälle, utan det handlar om att skapa skillnader redan i unga åldrar. Det är vad vi ser hända i skolan, och det är vad som nu också håller på att hända i den svenska förskolan.

Det är otroligt provocerande att se dessa stora privata aktörer göra stora vinstuttag nu när många människor har det jobbigt ekonomiskt och vi ser nedskärningar inom förskola och skola. Dessa bolag fortsätter att ta ut mångmiljonbelopp i vinst år efter år. Det är dags att förbjuda skolmarknaden och ta tillbaka makten. Vi kan börja med att ha en offentlighetsprincip så att även ministrar med bakgrund inom denna bransch måste tvingas säga sanningen.

Fru talman! En annan fråga som jag tänkte avsluta med handlar om barnomsorg på obekvämt arbetstid.

Aldrig har det varit så tydligt som under pandemiåren hur beroende vi är av de samhällsbärande yrkesgrupperna – de som vårdar sjuka i vården, de som ger omsorg till de äldre, de som undervisar barnen, de som kör bussarna och de som jobbar inom livsmedelsindustrin och handeln för att vi ska kunna köpa den mat som vi behöver även när vi är utsatta för den kanske värsta pandemi vi någonsin har upplevt. Gemensamt för alla dessa yrkesgrupper är, utöver att de inte har kunnat arbeta hemifrån under pandemiåren, att de också arbetar på tider då vi andra inte arbetar. Detta leder till att det också finns ett behov av barnomsorg för dessa personer. Deras

barn behöver också ha möjlighet att vara någonstans där de erbjuds såväl omsorg som pedagogik under de tider då vi andra ligger och sover.

Hur ser det ut med barnomsorg på obekvämt arbetstid runt om i kommunerna? Det ser väldigt olika ut. Många gånger när kommuner erbjuder barnomsorg på obekvämt arbetstid sker det utifrån deras egna villkor utan hänsyn till föräldrarnas situation. I många kommuner förväntas också föräldrarna aktivt höra av sig och efterfråga sådan barnomsorg för att kommunen ens ska fundera på att starta upp sådan. Och väldigt många kommuner erbjuder över huvud taget inte barnomsorg på obekvämt arbetstid i dag.

Vi menar att detta måste förändras. Därför yrkar jag bifall till reservation 8.

Anf. 101 ANNA LASSES (C):

Fru talman! När vi pratar om rätten till utbildning och hur viktig utbildning är brukar det lätt bli så att det är skolan som avses. Det är där fokus hamnar, och det är där alla problem ska lösas. Samtidigt vet vi att grunden för en människas trygghet och möjlighet att utveckla sin fulla potential läggs mycket tidigare.

Så när ska vi på riktigt slå fast att det är i förskolan, eller rättare sagt i förskoleåldern, som grunden läggs för dina möjligheter att växa som människa och nå din potential? När ska vi börja se förskolan som utbildning för våra barn och inte bara som en plats som möjliggör för oss vuxna att gå till jobbet? Jag tycker att svaret är nu. Om vi inser det kommer vi förhoppningsvis också att förstå att vi måste se till att det finns resurser som räcker till för att varje barn ska få den utbildning och den trygghet som det behöver och har rätt till.

Vad är det för resurser som behövs? Jag är övertygad om, inte minst efter debatten i dag, att vi alla här är eniga om att det, förutom lokaler och alla tusentals välmentade regler som finns om hur rutschkanor och klätterställningar ska vara utformade, i slutändan egentligen bara finns en sak som är viktig för att förskolan ska fungera, och det är utbildade pedagoger och framför allt tillräckligt många utbildade pedagoger i hela landet.

Under många år har vi diskuterat barngruppernas storlek. Och självklart är det viktigt och bra med små barngrupper. Men alla vi som har varit aktiva som kommunpolitiker eller arbetat i förvaltningar vet att verklighetens begränsade budget finns där. Och ofta hittar vi lösningar som kanske var någonting annat än just tanken bakom just detta att vi ska ha mindre barngrupper. Plötsligt uppfanns pedagogparen, och svaret på mindre barngrupper blev att man helt plötsligt hade fler barn per pedagog. Därför är det viktigt att vi en gång för alla sätter ned foten och säger att det är personaltätheten, det vill säga hur många barn det maximalt ska vara per pedagog, som är det viktiga. Hur barnen sedan grupperas kanske faktiskt är någonting som vi politiker ska hålla oss borta från och låta de som vet vad barnen behöver, det vill säga pedagogerna, avgöra.

Samtidigt vet vi att bristen på pedagoger, såväl förskollärare som barnskötare, är skriande. Därför är det viktigt att också här slå fast att om vi ska ha en hög kvalitet på utbildningen för våra barn behövs det utbildade pedagoger. Svaret på det är bland annat kompetensutveckling och goda möjligheter till vidareutveckling.

Det är glädjande att från regeringspartierna här höra om de satsningar som de vill göra på förskolan. Men vet ni att ordet förskola nämns en enda

gång i Tidöavtalet? Och då är det dessutom inte ordet förskola utan språk-förskola som står där. Regeringen talar mycket om utanförskap, om det delade samhället och om behovet av att minska kriminaliteten och öka tryggheten. Jag håller verkligen med. Därför är det fullständigt häpnads-väckande att förskolan inte har mer plats i Tidöavtalet. Man vet nämligen att det är där som grunden läggs. Och man vet särskilt att för barn som bor i utanförskapsområden eller som lever i utsatthet är förskolan än mer av-görande. Det blir alltså ännu viktigare att dessa barn går till förskolan. Nu är det i stället tvärtom, det vill säga att just barn till utrikes födda i utsatta områden är de som nyttjar förskolan i minst utsträckning av alla grupper.

Den uppsökande verksamhet som kommunerna numera har i uppgift att bedriva är därför jätteviktig. Men vi skulle också kunna se till att för-äldrar som inte arbetar har rätt till förskola även för de allra minsta barnen, vilket bland annat skulle innebära att dessa barn får en bättre språkutveck-ling som är avgörande för att sedan klara av skolan.

Ibland kan man tro att de som har författat Tidöavtalet inte har satt sin fot på en förskola. För om de hade gjort det borde åtminstone en tredjedel av avtalet ha handlat om förskolan som tillsammans med skola, fritis och föreningsliv är de absolut viktigaste förebyggande insatserna. Då hade de vetat att pedagogerna i förskolan har stenkoll på varenda unges situation. Pedagogerna i förskolan, särskilt de som har jobbat ett tag och sett barnen växa upp, kan säga precis vilka barn som riskerar att fara illa och som inte kommer att kunna hänga med senare i skolan och som riskerar att börja med självskadebeteenden eller i allra värsta fall hamna i kriminalitet och utanförskap. Och pedagogerna vet vilka stöd som barnen behöver. Men det saknas tid, och det saknas resurser.

Förutom att vi behöver öka pedagogtätheten och satsa på kompetens-utbildning behöver förskolan, precis som skolan, i mycket högre grad möj-ligheter att ge stöd till barn med behov. Behoven ser olika ut. Det handlar om allt det som jag redan har lyft fram, det vill säga utsatthet och utanför-skap, men det handlar också om barn med NPF-diagnoser. Om barn med NPF-diagnoser får stöd redan i förskolan blir övergången till skolan och möjligheten att klara sin utbildning betydligt större. Men då behöver för-skolan ha större tillgång till specialpedagoger och bättre samverkan med exempelvis vård och socialtjänst.

Det är dags nu att vi tar förskolan på allvar och sätter barnets möjlig-heter i centrum. Låt oss därför sluta prata och göra något i stället!

Jag vill också passa att yrka bifall till reservation 9.
(Applåder)

Anf. 102 CAMILLA HANSÉN (MP):

Fru talman! I dag har alla partier i debatten på olika sätt talat om hur viktig förskolan är i vårt samhällsbygge. Det är lätt att hålla med om, men vi märker också att det finns vissa punkter där vi har fundamentalt olika syn på hur förskolan ska fungera. En del handlar såklart om ideologiska utgångspunkter, men det handlar också om vad man har möjlighet att le-verera utifrån de förutsättningar vi har gett – eller de förutsättningar vi som oppositionsparti har försökt ge – kommunerna att bedriva verksamhet i förskolan.

Miljöpartiet är det parti som vill ge mest pengar till utbildning, ser man om man jämför partiernas utbildningsbudgetar. Vi gör det genom att lyss-

na på Sveriges Kommuner och Regioner när de säger att det behövs 20 miljarder i statsbidrag för bibehålla nivån. Det säger jag ändå med lite av skammens rodnad på mina kinder, för jag tror att många partier här inne vill höja nivån på kommunernas verksamhet. Det är åtminstone en lägstanivå att möta det behovet. Utöver det lägger vi i utbildningsbudgeten 5 miljarder mer än regeringen på utbildningssektorn. Det är inget parti som matchar det. Det är egentligen lite förvånande att regeringen inte matchar det.

Socialdemokraterna och Miljöpartiet tog över som regeringspartier 2014 och fick med sig ett budgetunderskott på 72 miljarder. Vår regering – eller snarare den socialdemokratiska, under de sista månaderna – lämnade efter sig ett överskott på 164 miljarder. Det finns alltså resurser att göra satsningar med, men den nuvarande regeringen väljer att inte göra det.

Förskolan har en viktig roll i att kompensera för skillnader i barns uppväxtvillkor. Deltagande i förskolan har betydelse för barnens kommande skolresultat. I Sverige går nästan alla barn i förskolan, men bland dem som inte gör det är det skillnad på var de bor. En större andel kommer från familjer som är bosatta i socioekonomiskt utsatta områden. Samtidigt arbetar färre legitimerade förskollärare och utbildade barnskötare där. Det är ett generellt mönster men såklart ingen naturlag.

Förra veckan besökte jag förskolor i min valkrets, och där jobbar man med fokus på arbetsmiljö, undervisning och kunskapsbyggande och har vänt utvecklingen så att man numera har låg omsättning på personal och högre kunskapsresultat. Lärarna i skolan märker att barnen har bättre kunskaper när de kommer dit, och personalen jobbar såklart bättre när de inte blir sjuka av att vara på jobbet. En del i det som gör det här arbetet så lyckat i Vivallas förskolor är Samverkan för bästa skola, som är ett stöd som Skolverket arbetar med sedan 2015. Nu fortsätter man att jobba strukturerat med kunskapsutveckling och arbetsmiljö.

En av Miljöpartiets satsningar på utbildning är att vi vill inrätta ett likvärdighetsbidrag för förskolan. Det är ett nyinrättat anslag i budgeten. Vi vill att det kommer alla förskolor till del. Det är jämlikhetsmiljarder som behöver användas för att anställa fler pedagoger, höja löner, erbjuda personalen bättre kompetensutveckling eller öka tillgången till specialpedagoger – utifrån vilka behov de lokala förskolorna har.

Miljöpartiet vill att alla barn som inte går i förskolan aktivt erbjuds en förskoleplats och att kommunerna varje år följer upp vilka de är. I området jag besökte fick jag höra kommentarer om att de var för få, men det ställde jag mig lite frågande till eftersom det berodde på att så många treåringar redan gick i förskolan. Det behövdes inte så många barn till för att man skulle ha nått i princip alla.

Miljöpartiet vill också att förskolan ska vara tillgänglig när den behövs. Det är en viktig jämställdhetspolitisk fråga. Tillgången till barnomsorg på obekväma arbetstid ser olika ut mellan kommuner. De är inte skyldiga att erbjuda omsorg på obekväma arbetstider. Det skapar problem för föräldrar som jobbar kvällar, nätter eller tidiga morgnar. Vi vill att barnomsorgen ska vara tillgänglig även de tiderna. Det krävs för att man ska ha en jämställd arbetsmarknad.

Jag yrkar bifall till reservation 8 om att regeringen bör vidta lämpliga åtgärder för att det ska finnas barnomsorg på kvällar, nätter och helger för dem som behöver det.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 8 mars.)

Prot. 2022/23:68
23 februari

Förskolan

§ 13 Infrastrukturfrågor

Infrastrukturfrågor

Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU4
Infrastrukturfrågor (skr. 2021/22:261)
föredrogs.

Anf. 103 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! I betänkandet som vi ska debattera nu behandlas skrivelsen om nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 samt motioner från allmänna motionstiden. Det finns 329 yrkanden i motionerna. Det går alltså inte att tvivla på att infrastruktur engagerar. Det man kan undra över ibland är varför inte infrastruktur dyker upp på listan över de frågor som väljarna prioriterar. En fungerande infrastruktur är ju nödvändig för att man ska kunna ta sig till och från jobbet och att varor ska kunna transporteras inom Sverige och även exporteras. Det är ingen överdrift att säga att infrastrukturen är blodomloppet i det svenska samhället.

I Sverige finns totalt 610 500 kilometer väg, 22 800 kilometer cykelväg, 15 600 kilometer spår och ett fyrtiotal färjeleder. Till det kommer hamnar, farleder och flygplatser. Sammantaget bildar det ett transportsystem.

Fru talman! Jag tänkte göra en jämförelse. Tänk er att Sveriges transportsystem är ett hus – ett hus som i dag har ett tak som läcker, flagnande färg och trasiga fönster. Det är följden av att vi under lång tid inte prioriterat att underhålla vårt hus. När man pratar om de nya projekten i infrastrukturplanen, och det är ofta där debatten hamnar, skulle jag vilja likna det vid att man diskuterar att bygga ett inglasat uterum på vårt fallfärdiga hus. Det är ganska absurt med tanke på statusen på våra transportsystem.

Vi moderater vill prioritera att se till att den räls, de vägar, de hamnar och de flygplatser som redan finns faktiskt fungerar. Det var därför vi i den följdmotion vi skrev till den förra regeringens infrastrukturproposition gjorde en omfördelning från nya projekt till underhåll.

Att underhålla innebär inte lika många bandklippningar i en valrörelse, men bättre underhåll skulle snabbt kunna göra skillnad för alla de människor som är beroende av infrastrukturen för att få vardagen att fungera och för alla de företag som är beroende av transporter för att företaget ska överleva. Det är ett samhällsekonomiskt effektivt sätt att använda skattepengarna och också insatser som snabbare ger effekt än att bygga nytt.

Fru talman! Höghastighetsjärnväg har vi diskuterat många gånger i den här kammaren. Jag misstänker att debatten i dag inte heller är den sista. Alla fyra samarbetspartier var väldigt tydliga innan valet med att vi inte vill bygga höghastighetsbanor där fokus är att få ned restiden mellan ändstationerna. Det är inte lönsamt. I Sverige är vi för få människor för att det

ska löna sig ur samhällsekonomisk synpunkt. Det finns många viktiga investeringar och mycket underhåll som har högre prioritet och som riskerar att inte bli av om man fokuserar på höghastighetsprojektet.

Riksrevisionen har granskat kostnadsökningen i infrastrukturprojekt och kritiserat det faktum att det inte finns kontrollstationer under planerings- och projekteringsfasen. Det behövs kontrollstationer där man stannar upp, tittar på kalkylen och gör bedömningen om det fortfarande är värt att satsa på projektet. Det är det vi i regeringen nu gjort med höghastighetsprojektet: Vi har konstaterat att prislappen mångdubblats, och vi har dragit i handbromsen.

Det innebär inte, som en del debattörer säger, att vi inte vill bygga räls alls. Vi tror på järnvägen, framför allt när det gäller pendling och stora arbetsmarknadsregioner. Vi vill fokusera på att bygga bort de flaskhalsar som vi ser i det system som redan finns. Göteborg–Alingsås och Uppsala–Stockholm är de två värsta sträckorna i hela systemet, och gällande nationell plan erbjuder egentligen inte någon lösning alls för dessa sträckor.

Fru talman! Transportsektorn är spännande på många sätt, inte minst när det gäller teknikutvecklingen. Nästa vecka, när det är plenifritt, ska vi moderater i trafikutskottet besöka både Einride, som utvecklar självkörande elektriska lastbilar, och Walleniusrederierna, som håller på att projektera ett oceangående fartyg som drivs med vindkraft.

Det är ibland nästan svårt att hänga med i svängarna; teknikutvecklingen går så fort. När jag började arbeta med trafikfrågorna för ungefär tre år sedan var det ingen som trodde att tunga lastbilar skulle gå att köra på el, men redan nu rullar eldrivna lastbilar ut från våra stora tillverkare. Det stannar inte där: Nya bränslen är på gång, och det som är gemensamt för dem är att alla är fossilfria.

För lite drygt ett decennium sedan kom den första Iphonen, och strax därefter kom den första Teslan. Stor skepsis mötte elbilen, som ju utmanade hela den traditionella bilindustrin. Det var alltså ungefär tio år sedan. I dagsläget står el- och hybridbilarna för 50 procent av nybilsförsäljningen i Sverige.

I dag är det många som är skeptiska till elflyget. Den förra infrastrukturministern sa till och med att elflyget inte kommer att påverka svensk luftfart. Varför skulle inte elflyget utvecklas snabbt när världen mer och mer fokuserar på att ställa om?

Inom en inte alltför avlägsen framtid kommer alla trafikslag att vara fossilfria. Det är en utmaning politiskt. Vi måste ta höjd för teknikutvecklingen och skapa framtidens transportsystem baserat på den utveckling som vi ser är på gång.

Fru talman! Det finns anledning att känna sig hoppfull. Vi moderater bejakar och vill se initiativ för att stödja utvecklingen. Vi vill utveckla ett effektivt transportsystem – inte avveckla transporter.

Jag ser fram emot arbetet med en ny nationell plan, framtagen av partier som inser att vi behöver alla trafikslag och inte ställer trafikslagen mot varandra och som bejakar resande och de möjligheter detta ger till olika möten.

Detta ska också vara en plan som tas fram med fokus på att skattepengarna ska användas så effektivt som möjligt. Politik är att vilja, men politiken kräver också att man prioriterar. För oss moderater är det självklart att

fokusera på det som ger störst nytta för de pengar vi satsar – allt annat är ansvarslost.

Med detta, fru talman, vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 104 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Stockhaus för anförandet.

Precis som ledamoten nämnde i sin inledning är detta ett väldigt stort betänkande. Det finns väldigt många frågor som jag skulle vilja borra ytterligare i. Därför har jag ett antal frågor till ledamoten.

Maria Stockhaus talade om ett inglasat uterum. Det handlade även om underhåll och om att vi ska jobba med pendling; då gällde det Stockholm–Uppsala och Alingsås–Göteborg. Mot slutet sa ledamoten också att vi ska använda skattepengar på ett effektivt sätt, och det anser nog alla som hanterar skattepengar på olika sätt. Jag har ett par frågor om detta.

Att hitta andra finansieringslösningar är ju en viktig del för att använda skattepengar effektivt. Maria Stockhaus tillhör statsministerns parti och har, tror jag, stort inflytande över kommande infrastrukturplanering. Hur ser Moderaterna och Maria Stockhaus på alternativa finansieringslösningar för att kunna lösgöra ytterligare resurser? Både Maria Stockhaus och jag är frustrerade över att det tar väldigt lång tid att bygga olika former av infrastruktur i vårt land. Vi ska också underhålla.

Jag måste också få ställa samma fråga som man ställer sig i Skåne: Varför fick man inte en paus? Varför fick man en annan behandling än Västra Götalandsregionen? Varför stoppades utvecklingen i Skåne? Handelskamrarna undrar. Näringslivet undrar.

Vad var det som gjorde att man kände att man var tvungen att dra i nödbromsen, eller vad det nu var för broms, så otroligt hårt? Det skapade en oerhörd frustration, för vi vet att det tar väldigt lång tid med alla former av planering av detta.

Anf. 105 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Jag tror att Centerpartiet skulle kunna komma överens med regeringspartierna om att börja titta på en alternativ finansieringslösning. Jag tror inte att vi skiljer oss åt där.

Den som tittar på de motioner som vi väckte när vi satt i opposition, och även lite grann på de utspel vi gjorde under valrörelsen, ser att vi faktiskt har varit tydliga med att vi vill att man identifierar ett antal projekt som skulle kunna lämpa sig för andra typer av finansieringslösningar. Öresundsbron är ett väldigt lyckat exempel.

Vi vet också att det finns väldigt mycket privat kapital som skulle vilja investera i infrastruktur. Frågan är bara hur vi hittar bra modeller för det, så att det funkar och inte blir för dyrt för dem som ska använda infrastrukturen.

Detta vill vi absolut titta på. Underhåll är ju något som det är svårare att få in privat kapital och annan finansiering för. Om vi kan se till att en del stora projekt finansieras på annat sätt frigörs ju resurser till underhåll. Jag ägnade en stor del av mitt anförande åt att tala om att vi behöver se till att det som finns på plats faktiskt fungerar.

När det gäller Skåne var det så att sträckan Lund–Hässleholm fortfarande planerades för 320 kilometer i timmen. Detta var inte fallet med

Borås–Göteborg eller med Ostlänken. Man hade inte kommit lika långt, och därför fanns det möjlighet att göra ett större omtag.

Nu kommer fokuset att ligga på vad vi behöver göra för att stärka pendlingen i Skåne. Fokuset på att man ska kunna ta sig snabbt mellan Malmö och Stockholm kommer att släppas.

Anf. 106 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag tackar Maria Stockhaus för svaren. Jag skulle ändå vilja att ledamoten utvecklar lite mer.

Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029, och vi vet att det är bråttom. När vi debatterade just dessa frågor i budgetdebatten alldeles före jul påpekade ledamoten att Danmark inte är klara med sin järnväg, men jag har förstått att de kommer att vara det 2029 på ett sådant sätt att godset faktiskt får möjlighet att nå Sverige. Hur ser ledamoten på hastigheten som behövs för att lösa en hel del av trafiksituationen i Skåne inför den utmaning som står bara några få år bort?

Jag tackar Maria Stockhaus för den positiva approachen vad gäller alternativ finansiering. Jag vill fråga om man från Moderaternas sida är beredd att driva på för att Trafikverket ska få uppdraget att peka ut ett antal större infrastrukturinvesteringar som skulle kunna användas för så kallade OPS-lösningar och att arbeta med detta instrument. I så fall vore det väl ändå ganska bra om detta uppdrag inte får vänta till dess att det kommer en ny infrastrukturplanering mot slutet av denna mandatperiod. Det vore bra att visa att det finns ett tempo. Jag har förstått av flera företrädare för regeringsidan att man tycker att olika frågor har fått ett tempo, inte minst på infrastrukturområdet. Detta skulle vara ett sätt att visa det tempot på riktigt.

Anf. 107 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Vi driver absolut på för att få till detta. Vi behöver identifiera dessa projekt och vara överens om dem för att kunna se vilka finansieringslösningar som finns.

När det gäller Lund–Hässleholm planerade man för 320 kilometer i timmen och hade lagt de nya spåren rakt, mitt ute i naturen. Jag har själv varit där nere och träffat olika intressegrupper. Det har varit enormt stora protester mot de planerade sträckningarna, och det skulle ha lett till en hel del överklaganden om man hade fullföljt de planer som fanns.

Region Skåne har tittat på att bygga spår för 250 kilometer i timmen i anslutning till befintliga spår eller i anslutning till befintlig väg, där jungfrulig mark inte skulle tas i anspråk. Om jag har förstått det hela rätt finns det bland annat en fladdermus som är på väg att dö ut, inte minst i Skåne, och som skulle riskera att försvinna helt om man följde de tidigare spåren.

Möjligheten att komma fram med ett annat läge på spåren innebär att det inte skulle bli några förseningar. Jag tror dock att 2029 är optimistiskt oavsett vilken variant man väljer, med tanke på hur lång tid våra projekt tar. Det gäller att ha en annan beredskap för hur vi ska hantera godset när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Anf. 108 LINDA W SNECKER (V) replik:

Fru talman! Nationell plan var från början en S-produkt, som Vänsterpartiet inte tyckte hade särskilt höga klimatambitioner. Vi var kritiska när

skrivelsen lades på riksdagens bord, för det behövdes mer för att uppnå klimatmålen.

Detta var dock innan den moderatledda regeringen tog tag i nationell plan och verkligen cementerade att inte ett enda klimatmål uppnås. Moderaterna sätter effektivt stopp för vardagspendlingen i stora delar av Sverige. Vi skulle kunna få ökad vardagspendling och större arbetsmarknadsregioner genom byggandet av nya stambanor och även få ned klimatpåverkan på ett mycket effektivt sätt genom bättre och snabbare transporter.

Regeringen har tagit bort bonus malus, vilket har fått elbilsförsäljningen att sjunka drastiskt. Man har även tagit bort det färdmedelsneutrala reseavdraget.

Regeringens ambitionsnivå vad gäller att vi inte ska inte ska uppnå klimatmålen är hög. Min fråga till Maria Stockhaus är därför: Hur ska regeringen se till att transportsektorn kan minska sina utsläpp med 70 procent till 2030 när man inte vill bygga nya stambanor eller göra något över huvud taget för att underlätta omställningen?

Anf. 109 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Jag vet inte i vilken värld Linda Snecker lever, men inte skulle vi kunna ha nya stambanor på plats till 2030. År 2050 är det väl sagt att de eventuellt skulle vara klara. När man bygger stambanor skapar man dessutom en enorm klimatskuld, för det blir enorma utsläpp vid byggandet. Att detta skulle vara en quickfix för att nå klimatmålen är ett önsketänkande från Vänsterpartiet.

Det handlar om att alla trafikslag måste ställa om och om att använda el, biobränsle och andra typer av bränslen i alla trafikslag för att klara målet. Elektrifieringen av fordonsflottan är därför en stor fråga, och därför satsar vi pengar på en laddinfrastruktur över hela landet.

En höghastighetsjärnväg som är färdig 2045–2050 löser inte människors pendling, utan vi behöver se till att det vi redan har fungerar. På sträckan Uppsala–Stockholm behövs ett spår till, för det påverkar trafiken från hela Norrland. När det gäller sträckan Oslo–Stockholm kan man med ganska små medel öka arbetspendlingen.

Att lägga 400 miljarder på höghastighetsjärnväg som i bästa fall är klar 2050 påverkar inte vår möjlighet att nå klimatmålen 2030, utan det är som sagt rent önsketänkande.

Anf. 110 LINDA W SNECKER (V) replik:

Fru talman! Det är anmärkningsvärt att ett regeringsparti inte har bättre koll på när klimatmål och stambanor ska genomföras. Nej, med stambanorna nås inte klimatmålen, men det är en bit på väg för att vi ska kunna transportera oss i Sverige över huvud taget.

Det är som att stora delar av regeringspartierna lever i Stockholms innerstad och aldrig tagit sig utanför tullarna. Man tror att Sverige består av små tunnelbanestationer dit alla enkelt kan åka. Men, Maria Stockhaus, alla i resten av Sverige har svårt att transportera sig och har arbetsmarknader som för små och som inte alls går ihop med arbetslinjen och att man ska försörja sig själv och betala skatt.

Det är inte jag och Vänsterpartiet som tycker att detta är viktigast utan det svenska näringslivet. Företagen vill kunna transportera gods på ett snabbt och effektivt sätt. Det ingår i deras klimatarbete att kunna transpor-

tera klimatsmart. Dessutom vill vanligt folk kunna åka till jobbet. Men detta sätter regeringen stopp för när man inte bygger järnväg.

Det är inte en fråga om att antingen rusta upp befintliga banor så att de fungerar eller bygga nytt. Vi behöver göra både och för att Sverige ska kunna fortsätta leva och vara en industrination i framkant som kan producera bland annat de elflygplan som Maria Stockhaus brinner för. Men hur ska de som jobbar på företagen ta sig till jobbet och hur ska företagen kunna importera och exportera sina varor om järnvägen inte fungerar? Det finns ingen logik i den politik regeringen lägger fram.

Jag hoppas att ni får igenom Oslo–Stockholm och fyrspår mellan Uppsala och Stockholm. Frågan är bara hur ni ska lyckas med det.

Anf. 111 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Diskriminering mot stockholmare är ganska vanligt i talarstolen. Men under mina drygt två mandatperioder har jag rest runt i hela Sverige, och är det något jag vet om landsbygden så är det att man där är beroende av sin bil. Och det finns väl inget parti i riksdagen, förutom Miljöpartiet, som hatar bilen så mycket som Vänsterpartiet gör. Ni vill inte satsa på vägar och vägunderhåll, vilket är det man behöver för att kunna köra sin elbil. Man behöver ha laddstolpar för att kunna ladda sin bil och ha möjlighet att ladda hemma.

Det måste också finnas tillräckligt med kraft i nätet för att man ska kunna ladda sin bil. Men ni har ju valt att vara med och lägga ned kärnkraften, vilket gör att vi faktiskt inte har tillräckligt mycket effekt för att människor ska kunna koppla upp sig på nätet och ladda sina elbilar.

Höghastighetsjärnväg lyfts fram som lösningen på alla klimatutmaningar i Sverige. Men när man bygger järnväg skapas en enorm koldioxid-skuld, för under byggandet släpper man ut massor i atmosfären. När detta sedan är klart 2045–2050 är troligtvis alla trafikslag fossilfria, och då kan man inte hämta hem denna skuld. Det är bättre att satsa på ett effektivt, fossilfritt transportsystem nu när det sker en fantastisk teknikutveckling än att stirra sig blind på att räls är den enda lösningen.

Det finns dessutom väldigt mycket mer kapacitet på sjön. Det hör man både när man besöker hamnar och när man träffar Sjöfartsverket. Det finns enorma möjligheter att transportera gods på sjön. Det glömmer ni bort, för det är bara järnväg som är lösningen på alla problem. Men det stämmer alltså inte.

Anf. 112 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Jag tänkte på det Maria Stockhaus sa om att driva på. Alla vet att målet är att vi ska ha nettonollutsläpp i trafiken till 2045 och att vi ska minska utsläppen med 70 procent till 2030 jämfört med 2010.

Häromdagen läste jag delbetänkandet från Trafikanalys, som är en produkt på väg till en kommande klimatpolitisk handlingsplan. Där sägs att det är viktigt att vi behåller beslutade styrmedel och kompletterar med nya, att vi inte minskar reduktionsplikten och därigenom sänker ambitionerna och att vi utreder om bränslen för fler trafikslag ska ingå. Det är något av det man säger är viktigt att göra för att nå åtminstone delmålet.

Vad hände då under den gångna mandatperioden? Jo, vi hade ganska många styrmedel, ett program för fordonstrategisk forskning och innova-

tion, Upphandlingsmyndighetens kriterier för upphandling för att få ned utsläppen, Klimatklivet, reduktionsplikt, bonus malus och så vidare.

Jag är lite nyfiken på hur Moderaterna och den nya regeringens tänker gå framåt i dessa frågor. Hur tänker klimatministern och infrastrukturministern driva dessa frågor? Hur ska Sverige sänka utsläppen?

Prot. 2022/23:68
23 februari

Infrastrukturfrågor

Anf. 113 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Det är viktigt att se till att vi har en fungerande elproduktion i Sverige som kan leverera el så att vi kan elektrifiera den svenska fordonsflottan. Man måste kunna ladda sin bil över hela Sverige, och därför är det viktigt att ta bort de hinder som finns för att anlägga laddstolpar i offentliga miljöer men även i bostadsrättsföreningar. Regeringen tittar nu på hur man kan snabba upp dessa processer.

Vätgas är ett intressant bränsle, och här behöver vi titta vidare på hur vi kan få fram bättre lösningar för vätgas så att man vågar satsa på den. Flera olika bränslen är ju på väg fram, och det är viktigt att vi stimulerar den utvecklingen.

Anf. 114 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Det är jätteviktigt. Men något som man hör efterfrågas när man är ute och träffar branscherna, nästan oavsett för vilket transportslag, är långsiktiga spelregler. De undrar vad vi i politiken egentligen vill att de gör. De måste ju våga investera i till exempel ellastbilar.

Jag besökte en lastbilscentral i Karlstad häromveckan. De hade precis fått sin helt eldrivna tunga lastbil på 74 ton. Deras medskick till mig var detta: Ska vi våga måste vi veta vart vi ska någonstans och vilka styrmedel som ska gälla.

Jag tycker att Moderaterna och statsrådet Carlson är otydliga. Vad är det egentligen som ska gälla framåt? Jag tycker att det är jätteviktigt. Inte minst när man är så kategoriskt avvisande mot att bygga ny järnväg är det viktigt att vi vet och framför allt att branschen vet vad som ska gälla framåt.

Min fråga kvarstår: Vilka styrmedel är det som kommer att bli viktiga? Det behöver branschen veta.

Anf. 115 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Som jag tog upp i mitt förra replikskifte med Linda W Snecker är det faktiskt så att detta att bygga nya stambanor inte löser problemen med att nå klimatmålen till 2030. Det kommer inte att ha någon inverkan över huvud taget, för de kommer inte att vara klara. Det enda det skulle bidra till om vi fortsatte det bygget är mer utsläpp i och med att själva byggandet leder till stora utsläpp.

Regeringen har varit väldigt tydlig. Vi vill se till att vi har fungerande el.

Gunilla Svantorps parti har varit med och lagt ned kärnkraftverk. Vi hade haft lägre elpriser, mer el och större effekt i våra nät om vi hade haft de kärnkraftverken kvar.

Vi kan inte förlita oss på vind, som inte alltid blåser, så länge det är svårt att lagra den elen i någon större kvantitet.

Jag tycker att budskapet från den här regeringen har varit väldigt tydligt. Vi kommer att satsa på att bygga ut laddstolpar. Vi kommer att satsa

på att bygga ut laddstolpar för tung trafik och för privatpersoner. Vi kommer att se till att det blir lättare att bygga laddstolpar där man bor så att det är lätt att ladda bilen hemma, där det oftast är billigast. Det är ganska tydligt uttalat; det ser man om man tittar på den budget som har lagts fram, och det är vi ute och kommunicerar när vi träffar intressenter. Det är jätteviktigt att vi håller fast vid det och ser till att människor kan känna sig trygga med att det kommer att finnas elförsörjning så att man kan ladda sin bil.

Anf. 116 ANDERS ÅDAHL (C) replik:

Fru talman! Jag har en förvånad fråga och ett erbjudande till ledamoten.

Förvåningen gäller Moderaternas inställning här. Ledamoten nämnde i sitt anförande att fullt fokus är på underhåll. Det är ett trasigt hus, och nu ska det underhållas. Jag har lärt känna Moderaterna som ett parti som siktar framåt mot teknisk utveckling och ger hopp åt människor, men nyinvesteringar finns inte på Moderaternas agenda under den här mandatperioden när det gäller infrastruktur. Det är en fråga.

Sedan har vi erbjudandet. När regeringspartierna argumenterar mot stambanor får vi ofta höra att de inte vill ha höghastighetståg, att man inte bara ska åka mellan Stockholm och Malmö snabbare än i dag. Det är inte poängen.

När vi har lyssnat på regionerna i Skåne, i Västra Götaland, i Östergötland och i Jönköpings län får vi ett unisont besked att de inte är intresserade av den höga hastigheten. Det de är intresserade av är kapacitet, räls.

I Sverige bygger man järnväg för 250 kilometer i timmen. Det gör man överallt, så min fråga som är väldigt nära ett erbjudande är om Moderaterna och regeringspartierna skulle kunna tänka sig att omvärdera sin inställning till stambanor om man strök 320 kilometer i timmen och i stället bara byggde för 250 kilometer i timmen och kunde knyta ihop Göteborg, Borås, Ulricehamn, Jönköping, från Linköping och uppåt och från Jönköping nedåt Hässleholm och Lund. Skulle situationen ändras då hos ledamoten?

Anf. 117 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Det är självklart att vi vill bygga nytt. Jag tror också att jag i mitt anförande gav uttryck för optimism kring teknikutveckling och att vi måste ta höjd för den och ha med den i vår planering.

Det som är problemet är att när man antar en nationell plan i juni ett valår är incitamenten ganska stora att trycka in så mycket som möjligt så att man får klippa så många band som möjligt. Sedan är saker och ting inte finansierade, och det har inte gjorts några vettiga prioriteringar i förhållande till vad som är lönsamt.

Jag tror att människor i sin vardag vill veta att när de tar tåget kommer de fram. De vill vara säkra på att det inte är avbrott på grund av spårbrott eller sprickor i spåret.

Vi har ett hus där taket läcker och fönstren är trasiga. Vi måste rimligen se till att det vi har på plats i dag fungerar ordentligt. Och det går mycket fortare att göra det än att bygga nytt, för att bygga nytt tar väldigt lång tid med tanke på de planeringshorisonter vi har för infrastruktur i dag.

Vi är också intresserade av att bygga ny kapacitet i det svenska nätet, men vi vill lägga fokus där vi ser att flaskhalsarna finns i systemet. Vi vet till exempel att Göteborgs hamn håller på att bygga ut och är nästan klar med det medan Alingsås–Göteborg tillsammans med Uppsala–Stockholm är allra rödast och har störst kapacitetsbrist. Då gäller det att vi åtgärdar de kapacitetsbrister som vi har i systemet först, innan vi börjar titta på att bygga ny räls och helt nya sträckningar.

Anf. 118 ANDERS ÅDAHL (C) replik:

Fru talman! Jag tackar så hjärtligt för svaret. Det var ganska upplysande.

Om jag förstår ledamoten rätt är det egentligen inte hög hastighet som är problemet för Moderaterna, utan det är helt enkelt ny räls och att knyta samman regioner – att låta dem som bor i Ulricehamn ha en chans att ta sig på räls till Göteborg, att förenkla för godstrafiken in mot Göteborg genom att avlasta den gamla stambanan med nya banor. Om jag förstår det rätt handlar det egentligen om att ni inte vill bygga mer räls. Men jag kanske har missförstått ledamoten. Det kanske går att komma överens om en satsning på stambanor för 250 kilometer i timmen.

Västra Götalandsregionen har skrivit ett positionspapper där alla partier är överens om hur man ser en framtid framför sig. De är väldigt eniga om att det som är viktigast är sträckan Borås–Göteborg. Den är viktigare än Alingsås–Göteborg, för om vi ska få ordning på Alingsås–Göteborg med underhåll behöver vi också en sträcka som kan avlasta.

Jag undrar hur ledamoten resonerar när de som kan tågtrafiken i VGR gör en annan bedömning än ledamoten själv av vad som är viktigast.

Anf. 119 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Att vi inte skulle bygga räls mellan Borås och Göteborg stämmer inte. Det jag har sagt är att man nu ska titta på kostnadsbesparingar på den sträckan utan att försena bygget. Det är absolut kvar, och det är väldigt tydligt kommunicerat att så är fallet.

Sett till persontrafiken är sträckan Göteborg–Borås jätteviktig, absolut. Men för godstrafiken med allt gods från Göteborgs hamn, som kommer att öka, kommer Alingsås att bli ett jätteproblem om det inte går att skicka godset den vägen. Då kommer det att bli lastbil därifrån, vilket vore väldigt olyckligt.

Tittar man på den nationella plan som ligger i dag ser man inga som helst lösningar för Alingsås–Göteborg i den. Det är anmärkningsvärt med tanke på att Trafikverket lyfter fram den och Uppsala–Stockholm som de sträckor där vi verkligen måste göra något, och det behöver göras nu.

Uppsala–Stockholm äventyrar ju trafiken från hela norra Sverige ned mot Stockholm. Det finns många som vill ha snabbare kommunikationer ned till huvudstaden, och det omöjliggörs om man inte får fyrspår där. Man har nu klippt band där för tredje valrörelsen i rad, men det är fortfarande bara till 15 procent finansierat och ligger fram emot 2033.

Det finns så många andra projekt att bygga som kommer före de stora prestigeprojekten och har större effekt för dem som bor vid och ska använda den här rälsen för att förflytta sig till och från jobbet.

Anf. 120 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Det är intressant att lyssna på Stockhaus.

Bilden är att det här handlar om ändtrafik. Ändå vet vi från de regioner som varit hos oss i trafikutskottet och berättat om de bekymmer de ser med stoppet för nya stambanor vad detta innebär. Det är Borås och Jönköping. Det är Ulricehamn. Det är Norrköping, Nyköping och Linköping. Det är alla de delarna. Det är Hässleholm och Lund.

Vi har en befintlig stambana som vi vet kommer att bli för full när Fehmarn Bält-förbindelsen är klar. EU:s målsättning om att kraftigt öka godstrafiken på järnvägen i hela unionen kommer att göra att våra stambanor blir fulla, vilket gör att den regionala trafiken, som gör att vi kan bygga större arbetsmarknadsregioner, inte kommer att fungera.

Ändå pratas det om att det bara är Stockholm, Göteborg och Malmö det handlar om. Nej, det här handlar om södra Sverige, vars olika delar ska kunna fungera på ett bra sätt och utvecklas. Vi har hört från representanterna att de vill ha detta.

Maria Stockhaus! Ni säger att ni sannolikt kommer att bygga vissa delar av de nya stambanorna men inte de centrala delarna. Hur ska det då fungera med de centrala delarna?

Själv sa Maria Stockhaus så sent som för ett år sedan att man på de viktiga järnvägssträckorna ska kunna köra i 250 kilometer i timmen. Nu vet vi att det inte kommer att fungera på Södra stambanan; man klarar inte de hastigheterna.

Vad är det egentligen för linje som Moderaterna har i det här fallet?

Anf. 121 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Herr talman! Den linje vi har är att det finns begränsat med pengar och att man måste prioritera de projekt där pengarna gör mest nytta. Det här projektet har fått oerhört mycket kritik av Riksrevisionen och forskare. Vi får inte tillbaka nyttor som motsvarar kostnaden. Prislappen ligger nu på runt 400 miljarder, och det är väl ingen som tror att det kommer att räcka. Om man skulle fortsätta med helheten blir det av framåt 2050. Vid den tiden kommer, som jag sa tidigare, i princip alla trafikslag att vara fossilfria, och då får vi inte några större miljövinster av det här.

Det är bättre att se vad vi har på plats i dag och hur vi kan öka kapaciteten genom att bygga till och bygga om. Till exempel kan vi bygga till så att vi kan ha längre och tyngre tåg och rusta upp stambanorna så att de kan klara 250 kilometer i timmen. Det är betydligt mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt. Dessutom går det snabbare att göra så i stället för att fortsätta med det här prestigeprojektet.

Man anklagar oss för att ha ideologiska skygglappar, men här finns det en tro på att tåg är lösningen på allt, vilket inte stämmer. Vi måste se till att hela systemet fungerar och att vi bygger på det system vi redan har på plats. Man ska inte bygga ett inglasat uterum på ett hus som håller på att falla ihop. Vi måste se till att det fungerar. Det finns möjligheter att göra förbättringar i det huset för att det ska fungera bättre, så att vi kan få högre kapacitet. Det finns ganska många som har idéer kring hur detta kan göras i befintligt system. Men det har man över huvud taget inte tittat på, utan man hoppar över alla steg och kör rakt på att bygga nytt. Så tycker inte vi moderater att man kan hantera skattepengar.

Anf. 122 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Problemet är att man inte kommer att kunna bo i det där huset, som Maria Stockhaus nämner och som inte underhållits. Man kommer inte att kunna vara där; de som ska åka på rälsen kommer inte att få plats. Det ser man om man tittar 10, 20, 30 år framåt. De planer som finns för godstrafik, persontrafik och regional trafik kommer man inte att klara på befintliga stambanor. Ni vill inte skapa nya banor som gör att vi kan få till en bra trafik. När det är gjort kan vi också rusta upp de banor som finns nu.

Trafikverket har gått igenom järnvägsnätet och talat om var man kan upprusta det till 250 kilometer i timmen. Just för Södra stambanan säger man att det är otroligt problematiskt. Det är gamla banor som har kurvigheter som inte fungerar för de hastigheterna. Det kommer att bli enorma problem när man gör de upprustningarna, och det kommer inte att fungera. Men ni hoppar över hela den delen. Det här är grunden för järnvägsinfrastrukturen i Sverige. Det är detta som gör att man kan komma från södra Sverige till norra Sverige och att man kan klara av den regionala utvecklingen. Men det är någonting som jag ser att Moderaterna helt hoppar över.

Ledamoten skrev själv i en motion så sent som förra året att man på de centrala banorna i Sverige ska kunna köra i 250 kilometer i timmen. Det kommer inte att gå där. Möjligtvis kommer vi att kunna köra med någon form av mjölkstågsfart. Allting kommer att stocka sig och sitta fast i det här systemet. Det är inte att ta ansvar för järnvägen.

Det är ingen som har sagt att järnvägen är lösningen på allt. Men om järnvägen inte fungerar så fungerar inte Sverige. Vi måste se till att få ordning på detta.

Maria Stockhaus pratar om 400 miljarder. Det finns olika kalkyler för detta. Men ni säger att nästan 50 procent av hela nätet ska byggas. Att prata om att det kostar 400 miljarder eller 300 miljarder är helt fel.

Anf. 123 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Herr talman! Det resonemang som Daniel Helldén har om att huset inte går att bo i innebär att vi bygger utrummet först och sitter och har det mysigt i det medan huset faller ihop. Men det finns många människor som är beroende av huset. Den här satsningen berör ju bara södra Sverige, inte norra Sverige med allt som händer där. I norra Sverige finns enkelspårsbanor, banor med dålig kvalitet och extremt dåliga vägar. Detta är ett gigantiskt problem med tanke på de investeringar som görs där uppe.

Om vi lägger alla ägg i den här korgen, så att vi inte har råd att satsa på att rusta upp den järnväg vi har och bygga kapacitet överallt, kommer vi att ha gigantiska problem i norra Sverige. Men det känns som att det inte är intressant för Daniel Helldén. Det enda som är viktigt är att folk kan förflytta sig i södra Sverige. Man glömmer bort allt norr om Stockholm, men det är också viktigt. Väldigt mycket av Sveriges bnp genereras faktiskt där uppe, och det kommer att bli ännu mer av det. Många av de företag som etablerar sig där är väldigt tydliga med att det kommer att bli stora problem om vi inte gör någonting åt infrastrukturen i norra Sverige.

Samma sak gäller för försvarets behov. I och med att vi går med i Nato kommer det att finnas stora behov av att rusta upp de banor som vi har i norra Sverige. Men det kommer inte att finnas pengar till det om vi ska fortsätta med det här prestigeprojektet. I stället ska vi försöka hitta ett

system där vi utnyttjar det vi redan har på plats, kompletterar och bygger till det och ökar hastigheten där det är möjligt.

Anf. 124 ULRIKA HEIE (C):

Herr talman! Det ska gå att leva, bo och arbeta i hela Sverige – från norr till söder, på öar i både Stockholms skärgård och Bohuslans skärgårdar, i glesbygd likaväl som i stadsbygd, fjällnära likaväl som i Smålands mörka skogar. I hela Sverige ska människor få möjlighet att välja var de vill leva, bo och arbeta.

För att det ska fungera krävs skolor, offentlig och privat service av olika slag och inte minst en väl fungerande transport- och it-infrastruktur. Det krävs att näringslivets godstransporter fungerar för att företagsamhet och arbetstillfällen ska möjliggöras i hela landet. Allt det här kräver teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter, liksom en ökad andel förnybara drivmedel. Det bidrar till goda kommunikationer i hela landet som kan ske utan att miljö- och klimatpåverkan ökar.

För Centerpartiet är det här hjärtefrågor. Under de över 110 år vi har funnits har vi verkat för att infrastrukturen ska fungera i både landsbygd och stadsbygd. På 90-talet – kanske någon minns det – lanserade vi digital allemansrätt. Nu är vi faktiskt snart där. Vi vet alla att det finns brister gällande tåg, bussar och så vidare. Men där människor bor har vi faktiskt snart en digital allemansrätt.

Nu vill jag vända mig till dig som lyssnar och som kanske inte sitter här i kammaren men undrar var man kan läsa om allt det här. Ja, det finns beskrivet i våra kommittémotioner från Centerpartiet, som heter *Hållbara transporter med hög tillgänglighet i hela landet*, *Ökad motståndskraft för transporter* och *Grön omställning av transportsektorn*. Det beskrivs också i det betänkande, TU4 *Infrastrukturfrågor*, som vi utgår från i denna debatt. Det är på cirka 300 sidor. För den som vill fördjupa sig finns det fantastiskt mycket kunskap att hämta där om hur den svenska infrastrukturen fungerar just nu. Utskottet kommer sedan under hela våren att debattera flyg, sjöfart, it-infrastruktur och så vidare, så mycket av dagens debatt kommer att handla om vägar och järnvägar, vilket redan har visat sig.

Herr talman! I dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur över statsbudgeten. Det har över åren skapat en infrastruktur-skuld på omkring 300 miljarder kronor eftersom statens reformutrymme är så begränsat. Det duger inte. Vi måste bygga mer kapacitet. Det gäller inte minst i den oroliga tid som vi befinner oss i just nu.

Vi har också en underhållsskuld. Vi har både en investeringsskuld och en underhållsskuld att förhålla oss till. Både svenska och utländska investerare har visat intresse för att göra långsiktiga investeringar i Sverige. I många med Sverige jämförbara länder fungerar detta redan nu.

Det finns infrastruktur i offentlig-privat samverkan som kallas för OPS. Det kan handla om järnvägar, en motorväg eller en utbyggd hamn. Det kan öppna för fler projekt i Sverige som annars kanske inte hade blivit av eller som åtminstone hade skjutits på framtiden.

Här tänker jag att vi alla som jobbar med infrastrukturfrågor känner en stor frustration över hur lång tid det ändå tar att färdigställa de infrastrukturprojekt som till och med är påbörjade.

Jag har själv förmånen att bo utefter Västra stambanan. Den byggdes 1856–1862, tror jag. Nu var det inte en järnväg av dagens standard. Det måste jag erkänna. Det var enkelspår. Men det blev möjligt att åka från Göteborg till Stockholm på betydligt kortare tid än vad det gör i dag.

Centerpartiet ser till hela landet. Därför vet vi att vi behöver nya stambanor. Stoppet som den här regeringen har gjort är oförståeligt på så många sätt. Det gäller även om man verkligen på djupet försöker förstå och lyssna bakom argumentationen om glasade uterum, något annat eller om det var fladderhöss.

Man måste förstå vad som faktiskt händer när man säger nej till viktig utbyggnad av infrastruktur. Vi var några stycken som hade möjligheten att vara med på ett EU-toppmöte som vi blev inbjudna till av infrastrukturministern.

Våra europeiska grannar hade kanske inte uppfattat läget. De kanske inte följer vår inrikespolitik så jättenära. När man säger att det nu blir stopp i infrastrukturbygget av banan som var en del av ett europeiskt infrastrukturbygge säger de bara: Va, är det möjligt? Hur tänker man? Det är klart att vi är många som vill veta det.

I Skåne är man förtvivlad. Varför fick man inte en paus som Västra Götaland? Jönköping behöver få möjlighet att rekrytera från både öster och väster för att få möjligheten att förstora sin arbetsmarknadsregion. Det var också någonting som Moderaternas företrädare var inne på.

Vi måste också operera bort infarkter av olika slag. Sträckan Alingsås–Göteborg har redan nämnts. Vad kommer inte att hända när Fehmarn Bält-tunneln öppnar? Vi har varit inne på de delarna.

Industrialiseringen i norra Sverige tar fart. Norrbottenbanan har fått ett antal miljarder. Men det går så långsamt. I det läge vi nu är i måste vi fundera över: Hur kan vi på olika sätt snabba upp processerna?

Det finns en annan sak som jag nu kan passa på att nämna. Jag tänker på att några kanske har dragit en lättnadens suck i en del regioner, kanske i Östergötland. Jag tittar på våra östgötska kamrater i utskottet här i kamraren. Man kanske drar en lättnadens suck för att det var så långt planerat att man inte kunde stoppa det hela. Det sa moderaten här i talarstolen. Men man ska dra ned resurser.

Nu har det kommit oroande propåer från sydöstra Sverige. Vad kommer att hända med de andra tågbanorna? Kommer man att få möjligheten att ansluta dem? Vad kommer egentligen att hända? Här har alla vi som jobbar med politik ett stort ansvar att se att hela landet hänger ihop. Vi måste ge möjligheter för så många som möjligt att kunna transportera sig så effektivt som möjligt.

Vi driver på för att vi ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar på 70 procent till 2030 från våra inrikes transporter. Det ställer krav på att vi ökar investeringarna i infrastruktur. Vi måste rusta på olika sätt.

Jag har redan varit inne på att vi vill ge Trafikverket i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationell infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering. Privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige. Här tycker jag att jag fick ett positivt svar från regeringssidan.

I det här sammanhanget vill jag också påtala att vi måste få mer rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller. De vi har nu fungerar inte riktigt.

Min sista minut av talartiden vill jag använda till något som är mycket mindre än de stora infrastrukturprojekten. Om vi kan finansiera dem på ett annat sätt får vi mer pengar över till det lokala och regionala.

För 1 miljon människor i vårt land börjar och slutar resan hemifrån vid en enskild väg. Här är det otroligt viktigt att man för de uppemot 44 000, 45 000 mil som är enskilda vägar i Sverige i dag får möjligheten att hålla en god kvalitet.

Man får statsbidrag för närmare 8 000 mil. Det är viktigt att de resurserna finns, något som Centerpartiet drivit länge. Det handlar om att människor kan vara med och bidra till att vägar kan vara allmänt tillgängliga och att de tillgodoser behoven och håller en god transportkvalitet. Allt detta är viktigt för en levande landsbygd.

Herr talman! Vi står givetvis bakom alla våra reservationer. Men för tids vinning yrkar jag bifall endast till reservation 35, Åtgärder i transportinfrastrukturen.

Anf. 125 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Ulrika Heie som är ordförande i trafikutskottet står, som jag tolkar det, här och pläderar för att lånefinansiera en höghastighetsbana och att lägga skulden på kommande generationer.

Det är inte nog med att vi förmodligen lägger en underhållsskuld på kommande generationer. Vi riskerar också att lägga kostnaden för ett jättedyrt projekt som höghastighetståg på kommande generationer.

Det var också någon talare från Skåne som talade sig varm för järnvägen där. Jag lovar att jag som skåning definitivt hade gjort detsamma, men inte för höghastighetståg.

Hon nämner även OPS-lösningar. Utöver detta hörde jag någonting om 300 miljarder i underhållsskulder. Vi har en jättestor underhållsskuld för både järnväg och väg. Men siffran 300 miljarder känner jag inte igen.

Var kommer den siffran ifrån, och vilket årtal handlar det om? Är det i dag, är det om tio år eller är det om 30 år? Jag har inte hört att det nämnts en så pass hög siffra som 300 miljarder. Jag frågar alltså om siffran.

Sedan undrar jag om Centerpartiet fortfarande vill bygga höghastighetståg för ett tåg i timmen. Det går i dag ett tåg i timmen i vardera riktning mellan Malmö och Stockholm. Står ni kvar vid den linjen?

Vill ni lånefinansiera, som vissa andra föreslagit, och lägga skulden på kommande generationer för höghastighetsbanan? Eller vill ni ha någon OPS-lösning, som för Nya Karolinska? Det är kanske världens dyraste sjukhus per kvadratmeter.

Anf. 126 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Stort tack, Patrik Jönsson, för frågorna! Vilken tur att jag fick chansen att tala om att det jag sa i mitt anförande var att vi hade en 300 miljarder stor investeringsskuld och underhållsskuld.

Förlåt mig. Nu säger jag fel. Jag säger underhållsskuld på 300 miljarder kronor. Vi har ett behov av att underhålla. Nu tittar ledamoten så konstigt på mig. Jag måste titta i mitt manus. Jag blev lite osäker.

Det ord jag nämnde var infrastrukturskuld. Det var ett ord på i, men inte investering och underhåll utan infrastrukturskuld på omkring 300 miljarder kronor.

Vi har ett reformutrymme som är så pass begränsat. Jag ska gärna återkomma till på vilket sätt jag kan öka förståelsen för hur vi tänker om infrastrukturskuld. Eftersom vi finansierar allting över statsbudgeten blir det väldigt många saker som vi inte kan göra och inte hinner göra.

Jag vill passa på att svara på den första frågan om skulder för kommande generationer. I min värld blir det skulder för kommande generationer om vi inte ser till att bygga ut infrastruktur så att Sverige fortsatt är ett konkurrenskraftigt land, där godstransporter och persontransporter förmår fungera på ett sådant sätt att vi inte bidrar till att inte öka tillväxten på det sätt som vi skulle kunna göra.

Om vi tror att staten ska göra allt, och därmed kunna göra väldigt lite, får vi en skuld till kommande generationer för att vi inte ser till att bygga ut på det sätt som vi ser att vi skulle kunna göra.

När det gäller höghastighetståg pratar vi om tåg i 250 kilometer i timmen.

Anf. 127 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Höghastighetståg är inte 250 kilometer i timmen, och det är Ulrika Heie väl medveten om numera. Jag kan förstå om man som ny i utskottet inte kände till det, men det vet ordföranden mycket väl om nu. Det är 251 och däröver som gäller.

Från Centerpartiet har ni hela tiden fört talan för höghastighetståg, ett tåg i timmen. Vi kan inte köra lokaltåg och inte heller dagens regionalståg på dessa banor. Då pratar man om regionalståg som skulle gå fortare än 250 kilometer i timmen.

Frågan kvarstår: Är det fortfarande tåg på speciella banor, som bara är tänkta för detta? Eller är det även för lokaltåg? Har ni svängt i frågan? Det är min fråga till Ulrika Heie.

Jag blir inte riktigt klok på det här med infrastrukturskulden. Det får ledamoten gärna utveckla lite mer. Det skulle jag uppskatta, för jag tror att jag anar lite av vad Ulrika Heie är ute efter: att det önskas byggas mer än vad vi har byggt. Om det är det man är ute efter är frågan: Vad vill vi ha byggt? Är det tåg, är det höghastighetståg eller är det väg? Vad är det vi efterfrågar?

Om det är detta belopp är det mer en partipolitisk fråga än en faktafråga. Är det en underhållsfråga? Vi har en hög underhållsskuld, men det rör sig inte om de här summorna, inte ens om fem sex år.

Slutligen gäller det finansieringsfrågan. Vi tar ett lån, och det ska kommande generationer betala av. Praxis är att vi betalar vår investering med direktanslag, och direktanslagen har historiskt alltid varit betydligt högre. De har varit dubbelt så höga procentuellt som de är i dag. Jag kan bara konstatera att Centerpartiet gärna ser att vi lånar för kommande generationers betalning.

Anf. 128 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Tack för möjligheten att än en gång förtydliga mina svar! Vi behöver öka kapaciteten på den svenska järnvägen. Vi avser inte att föreslå att man ska bygga banor där bara en viss typ av väldigt snabba tåg

kan gå. Vi pratar om banor där man kan köra fort, men också långsammare, så att gods- och persontransporter kan samsas på ett bra sätt. Vi behöver fler banor, och det är därför vi vill se nya stambanor byggas i Sverige.

När det sedan gäller vad tågen kallas tänker jag att det har varit ett sätt att tala om att man är emot att kalla dem för höghastighetståg. Det är givetvis riktigt att det finns hastighetsbegränsningar när det handlar om vad man kallar tågen, men jag blev däremot tackad för att jag åkte med SJ high speed train häromdagen. Men det kanske betyder någonting helt annat på engelska. Det går att använda ord och vrida och vända på dem till stor del.

Vi avser inte att lägga skulden på kommande generationer. Om vi inte gör saker är det att skjuta problemen på framtiden. Vi behöver ha en mycket bättre robusthet i hela vårt infrastruktursystem. Jag tänker att också ledamoten är fullt medveten om att järnvägen behöver mer räls och att man behöver satsa på nya system. Vi har inte varit inne på en del av de andra. Vi kan diskutera dem, men det är ju så kort tid vi ska göra detta på.

Den infrastrukturskuld om 300 miljarder kronor som jag nämnde och som ledamoten efterfrågade svar om handlar om att det är en massa saker som vi inte har byggt. Det handlar om att vi skapar förutsättningar att bygga snabbare, för det är först när banorna är klara som de blir effektiva och ger den tillväxt som vi förväntar oss. Om man då väntar sig att det ska byggas banor för tåg i 20–30 år blir det verkligen att lägga skulden på kommande generationer. Så låt oss nu se till att bygga lite fortare!

(FÖRSTE VICE TALMANNEN: Ulrika Heie yrkade bifall till reservation 35. Eftersom det är en reservation från Vänsterpartiet anar vi att Ulrika Heie avsåg att yrka bifall till reservation 36. Jag vill därför ge ledamoten möjlighet att yrka bifall till denna reservation om hon så önskar.)

Tack så mycket, herr talman, för den generositeten, för klargörandet och för möjligheten att rätta mig! Det var givetvis reservation 36 som jag avsåg att yrka bifall till.

Anf. 129 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet i dess helhet.

Hela Sverige ska leva! Det är en slogan som vi politiker ivrigt använder oss av vart fjärde år, nästan alltid under valår. Det är väldigt viktigt med orden och att det inte bara blir ord utan också blir verkstad. Jag är glad över att vi nu har en regering som tänker göra precis så och gå från ord till handling, för hela Sveriges transportsystem måste fungera.

Den nya regeringen prioriterar om och prioriterar rätt. Sverige måste få bättre vägar och ett järnvägsnät som är driftssäkert.

Metaforen med huset har använts förut, och jag tänkte ta den nu också och tala om huset. Vi kan inte börja med att bygga ett exklusivt tak. Man måste börja med att få en säker grund; då kommer huset att stå längre.

Så har det varit en längre tid. Sverige har en enorm underhållsskuld i både vägar och järnvägar. Det fattas 110 miljarder kronor i underhållsskuld fram till 2033. Det går inte bara att säga att det där tar vi sedan. Nej, herr talman, underhållsskulden måste vi börja ta i nu.

Det är glädjande att regeringen lägger 1 miljard kronor på att rusta upp våra vägar i Sverige. Det är viktigt att förbättra villkoren för landsbygden.

Pengarna kommer att behövas för att våra vägar ska bli körbara och trafik-säkra. Det blir exempelvis beläggningsunderhåll, linjemålning, broreparationer, trumbyten och viltstaket.

Regeringen kommer också att satsa 2,6 miljarder kronor på laddinfrastruktur i hela landet. Det blir laddstationer för lätta och tunga fordon. Dessutom byggs laddinfrastrukturen ut i hamnar och på kajer. Resan har bara börjat. Hela Sverige ska leva.

Herr talman! Vi fyra samarbetspartier gav beskedet förra hösten att vi lägger ned projektet höghastighetsjärnvägen. Vi menar att höghastighetsjärnvägen inte är rätt väg att gå, för underhållet av befintlig väg och järnvägsnät måste gå först. Med tanke på den gigantiska underhållsskuld som vi har är inte detta projekt samhällsekonomiskt försvarbart.

Vad priset är för detta högriskprojekt är väldigt osäkert. Externa beräkningar pekar på en sammanlagd kostnad på kanske 350 och upp till 400 miljarder kronor. Men vi vet inte exakt – ingen vet. De tidsmässiga vinsterna blir begränsade.

Den förra regeringen valde dock att bortse från faktiska kostnader och kritik från forskare, Trafikverket och Riksrevisionsverket. Man fortsatte att driva på den enskilt största infrastruktursatsningen på många decennier, fullt medveten om att projektet var underfinansierat och att kostnader för bärande delar inte fanns med i beräkningen.

Herr talman! Det var ett glädjebesked som regeringen gav för några dagar sedan: Bromma flygplats ska finnas kvar. Vi ser Bromma som en omställningshubb för det gröna flyget. Elektrifiering och vätgas är framtidens bränsle, eller vingar om man så vill. Flyget kommer att vara en mycket viktig del i det totala transportsystemet och ska ses som en del av den svenska kollektivtrafiken. Flyget ska inte avvecklas, utan utvecklas. (Applåder)

Anf. 130 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Jag ska inte diskutera Bromma. Det är klart att det ska läggas ned. Vi kan flytta all trafik till Arlanda; det är inget problem, och så kan de flyg som ni tycker behövs få plats där.

Men det är ändå lite spännande när Kristdemokraterna och den nya regeringen här pratar underhållsskuld. Alla vet att vi behöver underhålla det vi har, men det första ni gjorde var att rycka bort 750 miljoner från järnvägsunderhållet och lägga det på vägar. Det är tråkigt att se. En stor del av det skulle användas i år.

Kristdemokraterna har ju infrastrukturministerposten, och Andreas Carlson har varit tydlig i ett antal motioner. Jag måste citera honom: ”Idag är bristen på nya stambanor påtaglig och det är nödvändigt att regeringen snarast tar initiativ så att nya stambanor kan byggas. Jönköping är ett naturligt nav i södra Sverige för många olika transporter och transportslag. En förbättrad järnvägskommunikation är därmed en självklar del i att bygga ett ’rundare län’ som ger nytta till andra delar av södra Sverige. Satsningen på exempelvis mer regional järnväg blir effektiv om nya stambanor också byggs.”

Sedan fortsätter det med alla saker vi vet, utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner och så vidare.

Jag vet att ledamoten Oscarsson bor inte så långt från Jönköping, i Ödeshög. Jag bara undrar: Är Kristdemokraternas linje nu att det inte läng-

re är viktigt att få till de här större arbetsmarknadsregionerna, att södra Sverige får de kopplingar som gör att fler kan resa längre sträckor och jobba, fast med kortare tider, och att vi får till en bra järnvägsinfrastruktur för de järnvägar som finns närmast ledamoten?

Anf. 131 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik:

Herr talman! Tack, Daniel Helldén, för jättebra frågor! Det var ju synd att vi inte kunde tala lite om Bromma. Vi hade faktiskt funderingar på att bjuda på tårta där borta, men det gjorde vi inte.

Ledamotens fråga är jätte viktig. Hur tänker vi egentligen? Kristdemokraterna drev faktiskt detta, som ledamoten var inne på. Men så hade vi ett riksting där vi funderade fram och tillbaka i partiet på hur vi egentligen skulle göra. Vi insåg då att det inte gick, att det var för mycket av ett högriskprojekt. Vi har ju, precis som jag alldeles nyss pratade om, en underhållsskuld som är gigantisk.

Vi har i dag en järnväg som det måste satsas på. Vi tycker att det är fel att lägga alla ägg i en korg och säga: Bara vi bygger detta kommer det säkert att bli bra. Vi måste, med de resurser vi har, nu se till att bygga, fixa till och underhålla både järnväg och vägar. Det hänger nämligen ihop, precis som någon var inne på förut. Vi måste se till att ha en driftssäker järnväg och också har vägar som går att åka på och som är trafiksäkra.

Vi har diskuterat olyckor mycket under vintern. Vi måste se till att människor känner att de vägar de åker på är driftssäkra. Flera av oss bor här i Stockholm, men grejen är att hela landet måste kunna ha vägar man kan lita på, som finns och fungerar. Det har vi inte i dag, menar vi.

Anf. 132 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Jag kunde ha ätit tårtan. Det hade inte ändrat min åsikt om hur vi ska göra med Bromma.

Ledamotens närmaste järnvägsstation är väl Mjölby, om jag inte minns helt fel. Nu ska det byggas nya spår ned till Linköping. Men sedan ska man inte fortsätta, utan det ska vara den gamla stambanan – hur långt ned vet vi inte riktigt. Om det är till Lund eller till Hässleholm återstår att se, eftersom ni har stoppat projekten längst ned.

Det vi vet är att den stambana vi har där är gammal, riktigt gammal. Trafikverket säger att det är problematiskt att uppgradera den, och även om man uppgraderar den kommer det att vara fullt på spåren när alla godstågen kommer, när den regionala trafiken ska gå och när vi har en förändring i transportsystemet som gör att fler människor reser med tåg, vilket är målet både nationellt och inom EU.

Då kommer sannolikt de som ska pendla från Mjölby att sitta fast där. Det är möjligt att de kan åka till Skänninge; det kanske går bra. Men annars är frågan hur detta kommer att fungera.

Här förstår jag inte riktigt hur Kristdemokraterna tänker. Vi behöver ju spåren. Och detta är inte heller den enda satsning som görs i Sverige, långt ifrån. Inte heller är detta den sak som äter upp allt. Det ni ändå säger att ni ska bygga kommer att kosta cirka 200 miljarder kronor. Den sista delen, som är ungefär hälften, kanske går på 100–150 miljarder, inte vet jag.

Däremot vet jag att vad ni har gjort är att ta bort de EU-medel som vi hade kunnat få för dessa sträckor, både det som ni har sagt ska byggas och

det som vi tycker att man i fortsättningen ska bygga. Det förvånar mig. De pengarna hade väl vi behövt, ledamoten?

Prot. 2022/23:68
23 februari

Infrastrukturfrågor

Anf. 133 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik:

Herr talman! Återigen tack, ledamoten Daniel Helldén, för dina frågor!

Den första frågan var om pengarna som togs bort från Trafikverket. Det var faktiskt pengar som de själva sa att de inte kunde göra av med. Därför gjorde vi den omfördelningen.

Sedan är det intressant att ledamoten har riktig koll på var jag går på tåget. Sannerligen är det i Mjölby. Jag skulle förstås vilja ha järnväg ända ned till Ödeshög som jag kommer ifrån. Det kanske inte går, men där har vi ju vägar som måste fungera.

Det är väl lite det vi är inne på, och det är ledamoten också: Vi vet att en del av den järnväg vi har i dag sannerligen behöver fixas ordning och rustas upp. Det finns system som inte fungerar och allt vad det är. Det är jättemycket, och där kommer vi tillbaka till att vi har en gigantisk underhållsskuld som vi måste ta tag i. Jag är glad och tacksam över att den här regeringen vill göra detta.

Vi menar att vi ska få till detta på ett bra sätt. Men det ska inte bara vara järnväg utan också vägar. Vägar är också otroligt viktiga för hela landet. Vi kan inte få allt på järnvägen, och då måste också vägnätet fungera. I dag finns det väldiga brister på många sätt. Åker man i inlandet kan man stöta på vägar som verkligen behöver upprustning.

Jag ser verkligen fram emot att regeringen nu tar tag i detta på ett sätt som jag tror är väldigt positivt. Så tack för din fråga!

Anf. 134 GUNILLA SVANTORP (S):

Herr talman! Vi debatterar betänkandet TU4 om infrastrukturfrågor. Det känns lite viktigt att påminna dem som inte finns här i salen men som kanske sitter hemma och tittar om vad vi egentligen pratar om. Det handlar om 329 yrkanden från den allmänna motionstiden, 20 yrkanden i följd motioner och också skrivelsen om nationell planering för infrastrukturen.

När man sitter och lyssnar kan man lite grann få intrycket att om vi gör så här finns det inga pengar till det där. Då vill jag ändå påminna om de 799 miljarder som ändå satsades. Av de 799 miljarderna skulle 165 miljarder gå till att vidmakthålla statliga järnvägar, 197 miljarder till att vidmakthålla statliga vägar och 437 miljarder till utveckling av transportsystemet. Det handlar alltså inte om antingen eller; det handlar om både och. Det är väldigt viktigt att komma ihåg det när man lyssnar på debatten, så det vill jag ha sagt först av allt.

Jag har suttit i trafikutskottet i 142 dagar, efter att länge ha jobbat med utbildningspolitik. I dag är den 142:a dagen. Det är roligt att byta utskott och ansvarsområde. Man lär sig en väldig massa saker och träffar nya människor.

Om det här området lär man sig framför allt att det handlar om stora, tunga och dyra investeringar, som egentligen bestämdes för väldigt länge sedan. De flesta sakerna i nationella planen bestämdes inte under förra mandatperioden utan för kanske fyra, fem eller sex mandatperioder sedan. Så måste också vi som är här i dag tänka. Vad ska hända i framtiden?

Det handlar om nödvändiga investeringar. Infrastruktur är kittet som håller ihop Sverige. Det är en förutsättning för jobb och tillväxt, för nya bostäder och inte minst för att öka framtidstron.

Det transportpolitiska målet är tydligt: Vi ska ”säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Det förpliktar. Det är viktigt.

Till det finns också funktionsmål om tillgänglighet och hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Vi har också ett klimatmål som säger att etappmålet är att minska växthusgasutsläppen från inrikestransporter med 70 procent till 2030 räknat från 2010. Mycket är gjort, men det räcker inte. Som någon sa tidigare: Vi måste öka takten i omställningen.

Vi socialdemokrater har åtta reservationer i betänkandet. Jag tänker uppehålla mig lite mer vid två av dem. Den första handlar om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Vi ser att det går att ställa om. Alla vi som är ute och träffar transportbranschen inom olika transportslag ser att de har kommit jättelångt på sina håll. De ställer om för fullt. Det är fler bilar och lastbilar som är elektrifierade. Det går från fossila till förnybara drivmedel. Det går mot effektivare fordon och ökad effektivitet.

Det som efterfrågas från oss, från politiken, är långsiktiga spelregler men också en vilja, en tydlighet, en inriktning. Vart är det vi ska?

Sedan 2017 har vi ett klimatpolitiskt ramverk, med klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd, som säger att vi inte ska ha några nettoutsläpp alls 2045. Vi har en klimatlag som gäller sedan den 1 januari 2018. Och en klimatpolitisk handlingsplan ska tas vart fjärde år.

Socialdemokraterna är tydliga med att det här måste gå snabbare än i dag. Det är jätteviktigt. Branschen efterfrågar som sagt långsiktighet. Vart är vi på väg? Nu väntar vi spánt på den klimatpolitiska handlingsplan som förhoppningsvis snart kommer från miljö- och klimatministern.

Det är viktigt att ha ett långsiktigt hållbart transportsystem. Därför kommer vi att yrka bifall till reservation nummer 11.

Den andra reservationen är gemensam för hela oppositionen, det vill säga S, V, C och MP. Den handlar om det som vi har pratat lite om i dag: nya stambanor för tåg. Vi vet att det är trångt på spåren. Många godstransporter får inte plats. Persontrafiken på tåg ökar, men det gör inte godstrafiken på samma sätt. Det beror på att det är för trångt på spåren. Därför behövs fler stambanor.

Det är dessutom inte enkelt att uppgradera och underhålla spår som används varje dag. Då blir det stopp. Det behöver byggas fler stambanor, så att man också kan underhålla dem som redan finns. Vi menar att nya stambanor är viktiga också för att skapa plats för mer godstransporter och för mer regional pendling på det befintliga nätet.

Med det yrkar jag bifall också till reservation nummer 40.

Slutligen vill jag säga att det inte är någon tvekan om vart Socialdemokraterna vill. Vi vill framåt. Vi vill att människor i vårt land ska ha framtidstro och tro på att vi ser någonting där framme som är bra och viktigt för både dem som lever nu och dem som kommer efter. Jag hoppas att det var så man tänkte på 1800-talet, att man hade en vision när man på den tiden vågade bygga nya järnvägar.

Investeringar i framtiden skapar jobb och ger hopp om framtiden. De ger nya möjligheter och ökad frihet. Man behöver inte ta ett jobb exakt där

man bor, utan man kan åka några mil, eftersom det går ganska snabbt att förflytta sig.

Därför är det viktigt att vi i politiken bestämmer oss för vart vi vill, hur vi ska styra åt det hållet och vilka styrmedel vi ska använda. Vi socialdemokrater har den senaste mandatperioden tydligt pekat i vilken riktning vi vill. Jag skulle önska att den nya regeringen var lika tydlig.

(Applåder)

Anf. 135 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten Gunilla Svantorp för hennes debattinlägg. Jag vill ställa några frågor och göra några konstateranden.

Socialdemokraterna har styrt från 2014 till 2022. Under den tiden har vi sett en dramatisk utveckling när det gäller kostnaderna för byggande och underhåll. Jag vill minnas att den genomsnittliga kostnadsökningen på baskontrakten för underhåll på järnväg är 74 procent. Siffrorna är väl ungefär liknande på vägsidan.

Trafikverket tillkom i april 2010 och har under största delen av sitt liv styrts av Socialdemokraterna och för den delen även Miljöpartiet. Där har personalökningen varit runt 3 500 personer från cirka 6 600, en ökning med mer än 50 procent. Samtidigt har antalet entreprenörer i järnvägsbranschen minskat.

Nyligen rapporterades ett nytt rekord för tågförseningar. Man får gå tillbaka cirka tio år för att hitta så pass låga siffror.

Det finns också en kraftig underhållsskuld.

Vi kan konstatera att det mesta har gått utför under Socialdemokraternas tid vid makten. Nu har man inte makten längre. Jag vill därför ställa en enkel fråga till Gunilla Svantorp som är tillbakablickande. Är ni nöjda med ert styre under de åtta år som har varit?

Anf. 136 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Herr talman! Man vill självklart alltid göra mer. Men vi har ändå medverkat till väldigt mycket bra saker under den gångna mandatperioden. Vi har bland annat sett till att kommuner och regioner har fått 22 ½ miljard mer i ökade generella statsbidrag. Det är väldigt viktigt för att kunna anställa fler personer i välfärden, till exempel busschaufförer som kör människor till deras jobb och så vidare.

Jag är allra mest stolt över att vi har sett till att öka de generella statsbidragen. De gör skillnad för människor, oavsett var man bor. Titta på vilken kommun och region som helst under förra mandatperioden så ser du att de har fler anställda än före 2018. Det är jätteviktigt.

När man ska samarbeta med andra partier får man inte exakt som man vill. Det ser kanske Patrik Jönsson nu när Sverigedemokraterna samarbetar med regeringen och ingår i ett majoritetsstyre, även om de är utanför regeringen. Man får inte riktigt som man vill.

Jag tror nog att Sverigedemokraterna får bestämma sig för om de ska vara i opposition eller en del av majoriteten. De är uppenbarligen en del av majoriteten, eftersom de är med och petar i det mesta som handlar om det nuvarande styret.

Som svar på frågan: Ja, jag är nöjd, framför allt med att vi har sett till att fler människor kan anställas i kommuner och regioner. Sedan finns det massvis med fler saker jag skulle vilja se, men jag skulle vilja ställa frågan

tillbaka till Patrik Jönsson: Vad är det viktigaste som Sverigedemokraterna vill driva igenom under de fyra år som kommer?

Anf. 137 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Nej, jag tänker inte sabotera mina kommande två minuter, utan jag tänker använda mitt anförande till att berätta vad vi vill. I stället tänker jag fokusera på den fråga jag precis ställde.

Jag tog upp en del stora och riktigt allvarliga problem för infrastrukturen. Det kan säkert vara så att Socialdemokraterna har skjutit till pengar till ett viktigt projekt för att rädda fladdermöss, men det har inte med infrastruktur att göra. Vi kan väl hålla oss till ämnet? Jag vore väldigt tacksam om vi kunde göra det.

En sak som Socialdemokraterna har gjort – och som kanske har minskat arbetslösheten – är såklart att Trafikverket har kunnat anställa fler administratörer, men det är inte det vi är ute efter. Det jag ifrågasätter är helt enkelt socialdemokratins förmåga att styra. Vi ser fler tågförseningar. Vi ser fler administratörer och färre personer som jobbar med direkt underhåll på väg och järnväg. Vi ser en kraftigt ökad underhållsskuld.

Det finns en trygghetsaspekt, nämligen att vi ser fler och fler bli – hur ska jag säga – påhoppade. Det är anställda som blir dåligt behandlade, till exempel busschaufförer och tågvårdar. Tryggheten har sjunkit drastiskt under Socialdemokraternas tid vid styret. Förseningsminuterna på grund av spårspring har kraftigt ökat.

Listan kan göras lång, och man kan ju vara nöjd med detta. Man kan vara nöjd med att man skjuter till mer pengar men inte får mer underhåll utan tvärtom bara fler människor som sitter och administrerar.

Jag hade verkligen uppskattat en summering av detta, inte av vad som har skett i andra sektorer. Det är ändå transportinfrastruktur vi debatterar här, varför jag hade uppskattat en saklig debatt om just den punkten och inte om annat som berör samhället.

Anf. 138 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Herr talman! Låt mig först säga att jag inte har pratat om några fladdermöss. Jag vet inte vad ledamoten syftade på, men jag har inte pratat om det. Jag har hållit mig till ämnet ända till nyss, då jag fick frågan vad jag är mest stolt över att det socialdemokratiska partiet gjorde under den förra mandatperioden. Jag svarade på frågan. Det som är absolut viktigast för mitt parti är välfärden i vårt land, och den har vi satsat väldigt mycket på.

När det handlar om en myndighet som ligger under infrastrukturministern har Patrik Jönsson nu alla chanser i världen att påverka den, för det är ju regeringen som styr myndigheterna. Nu kan han alltså verkligen påverka. Nu har han chansen att rätta till alla de fel han tycker uppstår i olika myndigheter.

Som svar på frågan vad som har hänt på trafikområdet skulle jag vilja hänvisa till de nationella planer som har funnits under dessa åtta år och vad de har inneburit i form av nya infrastrukturprojekt och nya satsningar. Sedan vet ju både Patrik Jönsson och jag att det finns önskemål om mycket mer utöver det som redan har blivit av, men det har också hänt väldigt mycket.

I en oppositionsroll, eller vad man nu ska kalla det som Patrik Jönsson har varit i fram till det senaste valet, handlar det såklart om att hitta det

som är fel och inte det som är bra. Jag förstår därför att Patrik Jönsson står och letar upp allting som var dåligt under den förra mandatperioden, men när han nu är i majoritet har han alla möjligheter att rätta till det.

Prot. 2022/23:68
23 februari

Infrastrukturfrågor

Anf. 139 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Herr talman! I betänkandet hänvisas det till Socialdemokraternas partimotion, där partiet menar att trafikslagen bör samspela bättre för att man ska få till sömlösa och intermodala transporter. Det är viktigt med en ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg, och för att det ska lyckas behöver trafikslagen samspela bättre.

Dessutom lyfter motionärerna fram att regeringen bör se till att vi har en god infrastruktur till och från våra hamnar, och de betonar också vikten av en väl fungerande sjöfart för bland annat handel och näringsliv och för att realisera en överflyttning av gods till sjöfart. Min fråga till Gunilla Svantorp, herr talman, är: Om nu sjöfarten är så viktig, varför strök man Västra stambanan från Alingsås in mot Göteborgs hamn? Det är Sveriges värsta flaskhals på järnväg och kopplingen till den största och viktigaste hamnen i Sverige. Varför togs den bort ur planbeslutet i juni 2022?

Anf. 140 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Herr talman! Jag ska vara ärlig och säga att jag satt i utbildningsutskottet och jobbade med utbildningsfrågor då. Jag vet inte hur man planerade på den tiden – jag var inte delaktig i det arbetet – men jag vet att vi i den nationella planen har väldigt mycket som vi vill utveckla. Som jag sa förut finns det 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet och allt som allt 799 miljarder.

Maria Stockhaus vet lika väl som jag att det finns önskemål om mycket mer vägar, järnvägar och hamnar än vad som kommer med; det finns alltid mer vi skulle vilja göra. Som vi hörde tidigare i dag handlar det även om regionerna, som ju gör sina prioriteringar. Vad jag har förstått har Västra Götalandsregionen gjort en annan prioritering, och det är klart att man som minister lyssnar på vad regionerna i stort gör. Vilken prioritering gör de? Om regionerna enas om något de tycker är viktigt får vi ändå hoppas att ministern lyssnar på dem. Det tycker jag är jätteviktigt att man gör.

Jag skulle vilja upprepa min fråga från tidigare till Maria Stockhaus. Vad är det viktigaste framöver? Vad tänker Maria Stockhaus driva på för i arbetet för en transportsektor som ställer om, mer än laddstolpar? Laddstolpar är jätteviktigt, men det finns mer som behöver göras – kanske inte minst på drivmedelssidan.

Anf. 141 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Herr talman! Det är viktigt att det man skriver i sina motioner hänger ihop. Här är det att man har sålt sig till Miljöpartiet och höghastighetstågen som gör att man tar bort en så viktig sträcka som biten in mot Göteborgs hamn från Alingsås.

Det är möjligt att den sträckan inte är av avgörande betydelse för Västra Götalandsregionen, men vårt ansvar är ju att se till helheten. Detta handlar om att det kommer att bli problem för export från och import till hela Sverige när hamnen byggs ut men infrastrukturen till och från hamnen inte följer med.

Samma sak hände faktiskt här i Stockholmsområdet: Man har byggt ut Norviks hamn men strök Tvärförbindelse Södertörn, vilket gör att transporter till och från den hamnen blir mycket svårare. När man skriver i en motion att man vill att transportsystemet ska hänga ihop och att det är viktigt att få över godstrafik till sjöfarten måste man också se till att infrastrukturen till och från hamnarna fungerar.

Som jag har sagt tidigare är de två sträckor i vårt järnvägssystem som har högst belastning Alingsås–Göteborg och Uppsala–Stockholm. Sträckan Alingsås–Göteborg är avgörande för Göteborgs hamn, som man nu har satsat stora pengar på att bygga ut för att man ska kunna ta in de allra största fartygen. Problemet är att det kommer att vara svårt att ta godset från Göteborgs hamn, därför att Socialdemokraterna tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet strök den här viktiga sträckan ur den nationella planen. Det finns en liten satsning på någon växel, men det hjälper inte med tanke på de stora mängder gods som ska komma.

Vill man att godset ska gå på järnväg måste man se till att det hänger ihop. Om 90 procent av godset kommer in i en hamn måste det också gå att transportera därifrån, och det går inte i dag.

Anf. 142 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är lite spännande att lyssna på ledamoten Stockhaus upprördhet över att någon sträcka ströks. Ledamoten verkar ha glömt vad som hände när hennes eget parti styrde förra gången och hela Norrbotniabanan bara försvann med ett penndrag. Snacka om att se till att hela Sverige hänger ihop och att man kan förflytta sig!

Jag ska vara ärlig och säga att detta är något vi är jätterädda för. Vad kommer att hända? Man pratar mycket om vad som händer i norr, men kommer man att stå fast vid att det ska fortsätta att utvecklas och byggas enligt planerna uppe i norr – eller kommer man att använda de pengarna till att exempelvis sänka skatterna? Då räcker ju inte pengarna till, för då blir det ännu fler saker som kommer att behöva flyttas ut.

Innan man anklagar oss för en massa saker, herr talman, kan man alltså gå tillbaka och titta på sin egen historia. Vad var det som hände under den tiden man styrde förra gången? Sedan kan vi om högst fyra år se facit för vad som har hänt under den här mandatperioden.

Anf. 143 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Det är spännande att läsa varandras reservationer. Man lär sig en del och funderar över hur olika saker hänger ihop.

Jag har en ganska kortfattad fråga till ledamoten Svantorp.

I en av reservationerna står det: ”De satsningar som finns i den nuvarande nationella planen innebär den största infrastruktursatsningen någonsin, med massiva satsningar på järnväg, vägar och sjöfart. Detta kommer att skapa jobb, nya bostäder och ett mer klimatsmart transportsystem. Vi vill också starkt betona att det är centralt att investeringstakten i infrastrukturen hålls uppe när Sverige går mot tuffare ekonomiska tider.”

Det var precis vad ledamoten framförde i sitt anförande, att vi måste öka takten. Då kanske ledamoten har listat ut vad frågan är. Ett sätt att öka takten handlar ju om att man kan hitta annan form av finansiering. Min fråga är: Hur ställer sig Socialdemokraterna till breda infrastrukturpoli-

Anf. 144 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Herr talman! Än så länge har vår partikongress sagt att vi inte ska ha det. Det är vad jag har med mig.

Alla vi som har läst boken *Sjukt hus* inser att det där med privata pengar in i offentligheten och privata pengar som ska tjäna pengar på något som vi alla har gemensam nytta av kanske inte är jättebra.

Sedan kan privata pengar självfallet se olika ut. Ledamoten var i sitt anförande inne på pensionsfonder och annat, alltså inte aktiebolag som ska tjäna pengar. Vi är öppna för det mesta, men just nu, som det ser ut efter den senaste partikongressen, är det inte riktigt lika öppet, och då har inte vi det mandatet. Så ser det ut, ärligt talat.

Men jag tycker att det är spännande. Vi har sett Öresundsbron, men där var det lånefinansiering från två länder. Vi ser att bron kom och att den nu faktiskt snart ger pluspengar. Det är klart att jag också tycker att det är intressant att titta på, men vi har inte det uppdraget ännu.

Anf. 145 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Då hoppas jag att ledamoten och övriga ledamöter från Socialdemokraterna i utskottet får möjligheten att på olika sätt lyfta fram alternativa finansieringsmodeller som partiet kan acceptera och som kan göra att man kan öka takten i infrastrukturinvesteringarna med hjälp av dem framöver.

Anf. 146 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Herr talman! Det är bra att jag får tydliggöra att jag inte tror att mitt parti kommer att vara delaktigt i att på något vis se till att det blir som i skolans värld, där det kommer in pengar som gör att pengar som skulle ha gått till utbildning går till annat, det vill säga vinster och utdelningar från de aktiebolagsdrivna skolorna. Detta system behöver vi inte ha i infrastruktursektorn, och det kommer jag aldrig att bidra till.

Jag tycker däremot att det är viktigt att titta på hur det kan se ut i övrigt, men det ska inte vara något som man kan tjäna pengar på.

Anf. 147 HELENA GELLERMAN (L):

Herr talman! I dag ska vi debattera landets infrastruktur.

Låt mig först konstatera att vi liberaler ser landets olika transporter som ett system där alla trafikslag behövs. Det är det effektiva utnyttjandet av varje trafikslags fördelar som bygger ett sammanhållet transportsystem i Sverige. Därför behöver vi ett ökat fokus på hur olika trafikslag samverkar. Det är tiden dörr till dörr som är viktig, inte minst för persontransporter.

Ett effektivt transportsystem påverkar möjligheterna att välja jobb och skola och vad vi gör på vår fritid. Samtidigt är företag beroende av pålitliga godstransporter och tillgång till rätt kompetens. Sveriges konkurrenskraft och möjligheten att driva företag i hela landet är starkt beroende av fungerande transporter.

Nuvarande infrastruktur behöver underhållas. Det är den mest effektiva användningen av våra skattemedel. Samtidigt ökar behovet av trans-

porter, och vi måste investera i ny kapacitet. Här krävs ett helhetsperspektiv på nationell nivå. Vi behöver bygga bort flaskhalsar på våra vägar och i järnvägsstråken och satsa på smidiga byten vid persontransporter och fungerande knutpunkter för lastning och lossning av gods. Omlastning från tåg och lastbil till sjöfart i våra hamnar och effektiv kollektivtrafik till större flygplatser är bara två exempel.

Sverige är ett stort exportland och har dessutom stora behov av utländsk arbetskraft för att kunna fortsätta att ta vara på teknikens möjligheter. För att underlätta och prioritera de gränsöverskridande transporterna krävs en större samordning framför allt med våra grannländer men även att vi påverkar mer inom EU och på global nivå.

Herr talman! Det finns ett stort behov av ny infrastruktur för att underlätta arbetspendling och möta näringslivets behov av transporter. Pengarna räcker inte till allt, och därför krävs prioritering. Det är mot denna bakgrund som vi liberaler säger nej till utbyggnaden av nya höghastighetsbanor i södra Sverige, ett projekt som troligen skulle ha kostat närmare än 400 miljarder. Det är pengar som kan göra betydligt större nytta för Sverige.

Att Sveriges största flaskhals för både person- och godstransporter, järnvägssträckan Göteborg–Alingsås, inte finns med i den nationella infrastrukturplanen är för mig ett symptom på att den prioriteringsprocess som funnits under åtta år inte fungerar. Detta behöver vi åtgärda snarast. Och även om nya höghastighetsbanor stoppas är det viktigt att se att de tre redan utpekade sträckorna täcker ett behov av att just bygga bort flaskhalsar.

Herr talman! För att vi politiker ska kunna prioritera rätt är de samhällsekonomiska kalkylerna för projekten oerhört viktiga som beslutsunderlag.

Höghastighetsbanorna är ett exempel på hur kostnaderna har tredubbats och alltså blivit tre gånger dyrare ställt mot de initiala kalkylerna när beslutet om höghastighetståg togs. Liberalerna vill se betydligt högre träffsäkerhet hos de kritiska initiala kalkylerna, vilka avgör om ett projekt prioriteras eller inte. Kalkylerna behöver också tydligare tillvarata godsets betydelse för Sveriges utveckling, vilket i dag är undervärderat.

Satsningar på vägnätet har under en rad år varit nedprioriterat, vilket främst drabbat vägnätet på landsbygden. Det slår hårt eftersom bilen ofta är det enda alternativet för persontransporter på landsbygden. Det minskar också möjligheten för längre och tyngre lastbilar som ger effektiva godstransporter och som dessutom är bättre för klimatet. Det är därför viktigt med ökade vägsatsningar som möjliggör bättre standard på vägarna, inte minst på landsbygden.

Herr talman! Transportsektorn står för en tredjedel av de svenska inhemska koldioxidutsläppen, och 90 procent av dessa kommer från vägtrafik. Den svenska fordonsflottan måste därför bytas ut till eldrivna fordon. Laddinfrastrukturen är i dag en begränsande faktor, då utbyggnaden går alldeles för långsamt. Människor tvekar inför att köpa elbil eftersom det inte finns tillräckligt med laddplatser. Detta gäller kanske framför allt flerbostadshus, då de som bor i villa själva kan bestämma.

Det krävs en översyn av regelverk för att underlätta utbyggnaden, krav på ökat antal laddplatser på parkeringar och olika stödåtgärder. Under övergången till eldrivna fordon är biodrivmedel och även elektrobränslen viktiga för att snabbt få ned vägtransporternas klimatutsläpp.

Övergången till eldrivna fordon startade lite senare för tunga transporter, och för att skynda på utvecklingen tog Liberalerna initiativ till Elektrifieringskommissionen, som har fokuserat på hur tunga transporter ska elektrifieras. Som ett resultat av detta behöver vi ge ellastbilar fortsatt stöd, dels genom lastbilspremier, dels genom laddinfrastruktur, under en övergångsperiod tills marknaden har tagit över och fungerar av sig själv. Dessa stöd till lastbilar och till laddinfrastruktur behöver på ett tydligare sätt samordnas för att få en större effektivitet.

Herr talman! Flyget och sjöfarten behöver också ställa om från sitt beroende av fossilt bränsle. För flygets del sker nu en lovande utveckling av elflyg, inte minst genom etableringen av en ny flygplansindustri i Väst-sverige, Heart Aerospace. Elflyget kan före 2030 få genomslag för kortare distanser, upp till 40 mil.

Liberalerna ser positivt på den nyligen presenterade utredningen om statens ansvar för Sveriges flygplatser, där tillgänglighet, klimat och samhällsviktigt flyg prioriteras. Stort fokus ligger på framtidens flyginfrastruktur, där laddinfrastruktur, nya bränslen och elflygets möjligheter att effektivare binda samman Sverige tar plats.

Det är viktigt att se att elflyg kan göra att alla flyg inte behöver gå via Stockholm utan man kan få fler direktflyg mellan svenska orter.

Sverige ligger långt fram i klimatomställningen för sjöfart, där nya fartyg för el, vind och nya bränslen tas fram. Här måste svenska hamnar möta behovet av laddinfrastruktur och nya bränslen. Jag vill lyfta fram Göteborgs Hamn, Skandinavians största hamn, för deras målinriktade arbete för att få bort klimatutsläppen genom att samla aktörerna i hamnens hela transportkedja runt en grön vision. Vi behöver fler sådana initiativ om vi ska klara klimatomställningen.

Herr talman! Ska vi klara våra klimatmål och effektivisera våra transporter krävs det forskning, innovation och teknisk utveckling, inte minst inom vägtransporter som står för 90 procent av klimatutsläppen. Vi behöver utveckla självkörande, eldrivna fordon som är uppkopplade och som underlättar för den delningsekonomi som kommer i samhället. Vi behöver ha en lagstiftning som möjliggör att vi kan utnyttja denna snabba tekniska utveckling och se till att den samtidigt uppfyller säkerhetskrav och kraven på personlig integritet. Digitaliseringen ger stora möjligheter där tillgången på data ingår som en del av infrastrukturen och ger ett trafiksäkert och effektivt transportsystem.

Liberalerna står bakom utskottets förslag till beslut, som jag yrkar bifall till. Och det är viktigt att vi nu prioriterar alla trafikslag för att vi ska få ett effektivt transportsystem.

(Applåder)

Anf. 148 PATRIK JÖNSSON (SD):

Herr talman! Från Sverigedemokraterna står vi bakom samtliga våra reservationer, men jag yrkar för tids vinnande bifall till reservation 50 om att dela upp Trafikverket i ett vägverk och ett banverk, alltså den ordning som rådde före 2010.

Herr talman! Dyra saker som man ärvt eller fått till låns ska man vårda. Landets infrastruktur är någonting vi har fått från våra tidigare generationer och ska ge till våra barn. Det smärtar mig att infrastrukturen har tillåtits förfalla i ett par decennier.

Herr talman! Jag ska göra en liknelse med en bil där ett barnbarn har fått låna morfars bil en längre tid. Morfar är då jättesnäll. Men när barnbarnet ett år senare lämnar tillbaka bilen har den gått 4 000 mil. Bromsläggan är slut och bromsskivorna har förstörts. Luftfiltret är igensatt så att bilen inte går ordentligt. Oljelampan lyser, och motorn håller på att skära. Bilen är smutsig, och det ligger fullt med tomma läskburkar på golvet. Är det i detta skick som man ska lämna tillbaka bilen?

Herr talman! I vilket skick vill vi lämna över vår infrastruktur till våra barn? Vill vi lämna över mer än 1 000 spårväxlar som måste bytas ut? Sverige har i dag över 10 000 växlar och över 1 400 mil statlig järnväg. Av räler och växlar är runt en femtedel slitna och behöver bytas ut. Och här pratar vi om mångmiljardbelopp, pengar som under en lång tid saknats hos Trafikverket. Det saknas helt enkelt pengar för att byta ut infrastrukturen i den takt som den slits. Resultatet såg vi tydligt under förra mandatperioden i form av en mängd uppkomna sprickor i räler och växlar med akuta trafikstopp och hastighetsnedsättningar som följd. Att byta en växel kostar flera miljoner, och det behövs omfattande planering och projektering.

Vi har vägar som är så slitna att det hotar själva väggroppen. Låter man vägen slitas så mycket att man i princip måste bygga upp den igen pratar vi såklart om helt andra summor än att underhålla samma väg.

Jag skulle kunna lägga mer än en timme på att rada upp exempel på kostnader som av olika anledningar uppstår på grund av den uppkomna underhållsskulden. Det är fråga om potthål, vägbankar, trummor, kontaktledningar, ställverk och sliprar. Vi kan konstatera att vi har en gigantisk underhållsskuld.

Transportföretagen har beräknat att underhållsskulden enbart för statliga vägar uppgår till 42 miljarder år 2030. Det är mindre än sju år dit.

Trafikverket beräknade för drygt ett år sedan att underhållsskulden på järnvägssidan uppgår till 43 miljarder. Bara under tiden som jag står här och pratar rinner flera tusenlappar iväg, och underhållsskulden bara fortsätter att byggas upp. Det slutar i och för sig inte för att jag slutar prata.

Herr talman! Med detta sagt måste det mest centrala, inte bara denna mandatperiod utan även de kommande två tre mandatperioderna, vara att arbeta av denna underhållsskuld och se till att komma i kapp. Vi måste ha en långsiktig plan och få ned de skenande kostnaderna i sektorn. Vi behöver omfördela pengar. Vi behöver minska Trafikverkets svällande personaltal och i stället få ut dessa pengar till direkt underhåll i spåret.

Sverigedemokraterna har tillsammans med regeringspartierna redan gjort en fundamental omprioritering. Vi kommer nu i och med detta betänkande att besluta att stoppa megaprojektet höghastighetståg. I och med detta kommer vi att spara ett par hundra miljarder som i stället kan läggas på bättre underhåll och andra mer genomtänkta utbyggnationer av vårt järnvägsnät.

Höghastighetstågsprojektet var ett av de största feltänk som vi har haft på senare tid. Det går i dag cirka ett snabbtåg i timmen mellan Malmö och Stockholm i vardera riktningen och cirka 1,4 mellan Göteborg och Stockholm. För dessa tåg ville man från regeringen Reinfeldts sida från början och sedan från tidigare socialistiska regeringar bygga järnväg för minst 300 miljarder. Men sannolikt hade kostnaden med dagens utveckling inte landat där utan stannat på kanske 600 miljarder. KTH pratade tidigare om

400 miljarder, och det har hänt mycket sedan dess. På dessa spår skulle inte godståg eller lokaltåg framföras. Dessutom föreslogs stationslägen långt utanför stadskärnorna. Det är en glädjens stund att vi sätter stopp för detta projekt.

Från Sverigedemokraternas sida vill vi se en långsiktig upprustning av underhållet och även ett ökat stöd till kommunernas vägunderhåll. Det handlar om stärkt vinterväghållning på våra vägar, där de som utför vinterväghållningen ges bättre möjligheter att preventivt förebygga snö- och isbildning, mer utfört belägningsarbete, stärkt underhåll av trummor, fler nya spårväxlar, många kilometer ny kontaktledning, ökad utbytestakt av allt – listan kan göras hur lång som helst. Men det är viktigt att man tänker långsiktigt och gör upp en bra plan.

Men det handlar inte bara om underhållet. Vi måste även stärka ny- och utbyggnationen av väg och järnväg. Nu stoppar vi höghastighetstågen. Men det innebär inte att vi stoppar utbyggnaden av det svenska järnvägsnätet – tvärtom. I stället gör vi en förnuftig omprioritering där vi tittar på både industrins och resenärernas behov. Vi ser till de dagliga pendlarna som ska till jobb och utbildning så att de får förbättrade spår och vägar. Vi ska stärka möjligheterna för både lokal och regional pendling.

Jag ska nämna några av våra prioriteringar. En del finns såklart med i den nationella planen. Men i vissa fall vill vi tidigarelägga. Det blir fyrspar mellan Hässleholm och Lund, i görligaste mån utmed befintlig sträckning så som kommunerna och regionen i Skåne vill. Det blir fyrspar hela sträckan mellan Stockholm och Uppsala. Det handlar också bland annat om att spaden sätts i backen för Ostlänken, att Borås och Göteborg får ett modernt dubbelspår med fokus på arbetspendling och att det ansluter till Landvetter, att Ostkustbanan blir dubbelspårig i hela sin sträckning, att det blir fyrspar mellan Göteborg och Alingsås, att det blir dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad och att Norrbottenbanan färdigställs.

Vi får inte glömma att majoriteten av transportarbetet utförs på vägarna. Utan bilen och lastbilen stannar Sverige! Samspelet mellan vägar, hamnar och järnvägsterminaler och förbindelserna till flygplatser måste funka. Den ökade trafikmängden måste beaktas, och till exempel behöver E6:an genom Skåne göras om till sexfilig motorväg. Man behöver fortsätta rusta upp E22:an och starta bygget av Tvärförbindelse Södertörn. Hela E20 måste få minst två-plus-två- men helst motorvägsstandard. Det är några projekt som måste komma till stånd snarast möjligt. Befolkningen ökar, produktionen ökar och infrastrukturen måste planeras och byggas för rådande och kommande förutsättningar.

Avslutningsvis tänkte jag gå in på en av betänkandets viktigaste frågor, som rör Sverigedemokraternas reservation 50 om att återgå till ett vägverk och ett banverk och låta Trafikverket gå i graven. Jag har under cirka 23 av mina 25 yrkesverksamma år arbetat på SJ, Banverket och Trafikverket. Jag var el- och bandriftsledare och ansvarade under ungefär tio års tid för Banverkets, sedermera Trafikverkets, infrastruktur och olyckshantering.

Redan 1989 började jag sommarjobba på SJ. På den tiden var det mycket folk ute på stationerna. Även de mindre stationerna var bemannade, ofta av en tågklarare och någon som sålde biljetter. Underhållet utfördes i egen regi, men givetvis togs externa entreprenörer också in för att utföra arbete. Året innan jag började hade underhållet av och investe-

ringarna i infrastrukturen brutits ut och hamnat under det nybildade Banverket. Gott så.

Det var mycket som rationaliserades. Den division jag jobbade med, SJ Express, lades ned 2000 på grund av dålig lönsamhet. Vi transporterade grejer i godsfinkor, och de tåg som kunde ha godsfinkor fasades successivt ut. Färre personer utförde underhåll, och även det effektiviserades. Stationerna började i allt större omfattning fjärrstyras. Tågklarerarna och biljettförsäljarna försvann. SJ AB bildades 2001. Samtidigt blev SJ Fastigheter till Jernhusen och SJ Gods till Green Cargo.

Runt 2002 började jag på Banverket. Det jag fick uppleva då var hur Banverket successivt lade ut sitt underhåll på externa bolag i område efter område i stället för att bedriva det i egen regi.

År 2009 blev både Banverket och Vägverket av med sin projekteringsavdelning, som omvandlades till Vectura Consulting AB. Dödsstöten för Banverket och Vägverket kom den 1 april 2010 när Trafikverket bildades. Det var inget aprilskämt, utan det hände på riktigt. Det är jag den förste att beklaga. Denna sammanslagning blev inte bra. När chefstjänster skulle tillsättas var det meriterande om man på järnvägssidan kom från vägsidan och vice versa, trots att dessa är väsensskilda. Redan här påbörjades kompetensbristen på Trafikverket.

Att egenregiverksamheten upphörde var än värre. Därmed försvann de givna karriärvägarna inom verket där de som kunde sin anläggning blev stråkförvaltare och chefer med mera, och därmed ökade beroendet av externa konsulter. Man lade till och med ut så viktiga saker som besiktning av den egna anläggningen på konsulter.

Herr talman! Tiden är sedan länge inne att återgå till ett vägverk och ett banverk. Sammanslagningen funkade inte, utan Trafikverket blev en svårstyrd byråkratisk koloss som har dragit på sig stark kritik i otaliga revisionsrapporter. Ett kvitto på Trafikverkets misslyckande är att man sedan starten 2010 ökat sin personal med över 50 procent, trots att anläggningsmassan är i stort densamma. Medan verket svällt med över 3 000 nya skrivbordstjänster har antalet järnvägstekniker sedan millennieskiftet minskat med över 3 000. Om man byter ut dem som faktiskt underhåller vår järnväg mot personer bakom ett skrivbord, är det då konstigt att underhållsskulden växer?

Från Sverigedemokraternas sida kan vi konstatera att det skulle finnas stora fördelar med att staten bedriver en del av basunderhållet i egen regi. Den rena beställarorganisationen måste bort eftersom den urvattnar verkets kompetens och dess koll på sin egen anläggning. Genom egenregiverksamhet förbättras möjligheten att rekrytera kompetent och verksamhetserfaren personal såsom förvaltare, projektledare och verksamhetsutvecklare.

Vi vill se egenregiverksamhet i både ett kommande vägverk och ett kommande banverk. Vi menar att Infranord och Svevia bör gå upp i respektive verk och därmed avvecklas som bolag. Den kvarstående andelen av marknaden bör fortsatt vara upphandlad. Med dessa ord, herr talman, ser jag med tillförsikt fram emot en bättre svensk infrastruktur och en givande debatt.

Anf. 149 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Ledamoten Jönsson talade mycket om förändringar av myndigheter och bolag, och det finns intressanta saker där. Men jag tänkte inte prata om det utan i stället gratulera Sverigedemokraterna som har fått igenom mycket av sin politik och lyckats skrota de nya stambanorna. Ur mitt, Miljöpartiets och flera andra partiers perspektiv kan jag bara beklaga det, men så ser det ut.

Sverigedemokraterna var också med och ryckte bort 750 miljoner från järnvägsunderhållet. Pengarna lades i stället på vägar. Jag förstår att vägar är av större vikt för SD än järnvägarna. Det har pratats mycket om bilar, hus och annat som inte underhålls. Man kan också prata om pengar i det här sammanhanget. Ledamoten Jönsson sa att det sannolikt skulle fara iväg och helt plötsligt kosta kanske 600 miljarder om man skulle bygga nya stambanor. Även om det inte kostar 600 miljarder är det ändå ett bollande av siffror – 300–400 miljarder – och prat om ett megaprojekt som inte behövs. Men de andra banorna som Jönsson ändå säger ska byggas – är de gratis? Finns det inga kostnader för dem? De låg ju i det här projektet, så frågan är vad man sparar in på att skrota de centrala delarna av stambanorna.

Jag undrar också över något som var uppe i ett tidigare replikskifte som jag inte var med i. Diskussionen handlade om vad snabba tåg är. Jag vill gärna höra ledamotens definition av ett höghastighetståg.

Anf. 150 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag tackar Daniel Helldén för gratulationerna. Det är absolut en glädjande seger, framför allt för att vi kan lägga pengarna på rätt saker och inte på fel saker.

Jag tänker först svara på frågan, som är väldigt relevant, om att banorna skulle vara gratis. Vissa sträckor ligger redan i planen, och det stämmer att de inte är gratis. Ostlänken är faktiskt byggd på det sätt som Sverigedemokraterna förespråkade, med konventionell teknik och för 250 kilometer i timmen. Det är en bana där det finns stort behov av att förstärka kapaciteten. Det finns också stort behov av att förstärka kapaciteten på de sträckor som är utpekade i den nuvarande nationella planen. Hässleholm–Lund är en väldigt central del, och den står vi sverigedemokrater som sagt bakom.

Det är inte fel i sig att bygga järnväg på andra sträckningar, men vi måste se var det behövs bäst just nu. Man kan prata om höghastighetstågprojektet och väldigt snyggt svänga om det till nya stambanor, som den gamle infrastrukturministern Eneroth gjorde. Det var skickligt. Om man hade gjort det från första början hade man förmodligen haft större möjligheter att få stöd för det, eftersom en lägre kostnad följer av att man använder en annan byggteknik.

Förr räknade man med ungefär 1 miljard per mil dubbelspårsjärnväg som byggdes med konventionell teknik på enkel mark, men nu pratar vi om helt andra summor. Ostlänken innehåller till exempel mycket tunnlar på grund av topografin. Det stämmer alltså att man inte kommer att spara jättemycket, men man kommer att spara en del pengar på att bygga på annat sätt på befintliga sträckor – men resten av sträckorna vill vi inte bygga eftersom pengarna behövs på andra ställen.

Anf. 151 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Då förstår jag det som att Sverigedemokraterna är öppna för att bygga fler stambanor i Sverige men vill lägga just dessa pengar någon annanstans.

Jag är fortfarande nyfiken på vad höghastighetsbanor och höghastighetståg är. Jag förstår detta med konventionell teknik. Det finns en skillnad där, även om det finns beräkningar på att man kan bygga ännu snabbare järnväg med annan teknik, som också blir billigare än konventionell teknik. Detta kan vi ju diskutera.

Jag undrar också hur Sverigedemokraterna ska hantera Södra stambanan när det kommer att vara fullt på de spåren. Sverigedemokraterna säger att pengarna måste läggas någon annanstans just nu, men detta är ju projekt som har en löptid på minst 20 år. Hur vi ska klara de transportbehov som vi vet kommer att finnas ligger ju långt fram.

Är det så att Sverigedemokraterna helt enkelt vill prioritera över transporterna från järnväg till väg? Det är ju detta som kommer att hända när man inte kommer fram på Södra stambanan – när det blir för fullt med godståg när till exempel Fehmarn Bält-förbindelsen kommer, när vi ska ha fler människor som reser med tåg och när vi vill ha mer regional trafik. Men Sverigedemokraternas idé är kanske att dessa transporter inte ska finnas på järnvägen.

Anf. 152 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Det stämmer att vi styrde över pengar till vägunderhåll. Det rörde sig om 750 miljoner och ett tillskott på 250 miljoner, vill jag minnas, för att underhålla vägar.

Jag tror att även ledamoten Helldén inser att vi har ganska dåligt underhåll också av vägarna och att det finns ett behov av att underhålla dem. Här var dock grunden att Trafikverket sa, vilket jag är den förste att beklaga, att man inte kunde göra av med pengarna – man hade för mycket pengar. Jag hinner inte utveckla ett resonemang om det här, men jag tycker att det är sorgligt att Trafikverket inte kan hantera detta bättre. Det är verkligen dåligt.

Höghastighetsbana är ett vedertaget begrepp för tåg som körs i minst 251 kilometer i timmen. Tåg med en maxhastighet på 250 kilometer i timmen kallas snabbtåg.

År 2014 lämnade Fredrik Reinfeldt statsministerposten. Den regeringen lämnade efter sig projektet med höghastighetståg. Hade man från början nöjt sig med tåg som går att köra som alla typer av tåg – lokaltåg, godståg och regionaltåg – utöver tåg som går i 250 kilometer i timmen hade vi nog haft en annan inställning och projektet kommit längre, för vi håller med om att behovet finns.

Om Daniel Helldén tittar på siffror på hur många tåg som går söder respektive norr om Hässleholm ser han att det är rätt stor skillnad. Det varierar såklart längs med sträckan, men behovet är mycket större upp till Hässleholm. Norr om Mjölby, eller Linköping, ökar behovet av Ostlänken.

Det handlar om prioriteringar. Jag önskar att vi hade mer pengar.

Anf. 153 LINDA W SNECKER (V):

Herr talman! Det var den 3 oktober som regeringen och SD fattade sitt största näringsfientliga beslut: att hafsigt skriva i en motion att de sa nej till att bygga höghastighetsjärnväg.

Det behövs nya stambanor, för det är fullt på Sveriges järnväg. Järnvägen behöver rustas upp och byggas klart. Det behövs kostnadskontroller, för Trafikverkets projekt blir alldeles för dyra. Men det behövs framför allt mer kapacitet för att de långsamma godstransporterna inte ska hamna framför X2000. Detta är inte ett val mellan att laga och rusta upp det som redan finns och att bygga nytt, utan båda alternativen behövs. Men regeringen vägrar.

Transportsektorn står för en stor del av utsläppen. Vänsterpartiets fokus, till skillnad från regeringens, är att sänka transportsektorns utsläpp med 70 procent till 2030, precis som transportsektorn själv vill göra. Det är klimatmålen som ska vara styrande i infrastruktursatsningar, för den infrastruktur som byggs kommer också att användas.

Det finns ingen i transportbranschen som ställer olika transportmedel mot varandra. Det är bara regeringen som gör det. Det finns ingen i transportbranschen som är emot, eller som inte vill göra, en klimatomställning och sänka transportsektorns utsläpp till 2030. Det är bara regeringen som är emot detta. Det är för dyrt, säger regeringen. Men vad kostar det kommuner, regioner, företagare och näringsliv att man stoppar och pausar planeringen av nya stambanor, som har pågått i 10–20 år? Det kan inte regeringen svara på.

Men, herr talman, det som är mest fascinerande – eller deprimerande, beroende på vilket perspektiv man har – är att regeringspartierna med hull och hår har svårt Sverigedemokraternas konspirationsteorier om höghastighetståg. Enligt dem verkar inte dessa tåg stanna vid någon station mellan Stockholm och Göteborg; stationerna verkar ha försvunnit. Enligt Sverigedemokraterna åker inte ens vanligt folk tåg. Enligt Sverigedemokraterna går det inte ens att frakta gods på tåg.

Vi i Vänsterpartiet vill bygga nya stambanor och färdigställa alla järnvägsobjekt som finns med i nationell plan. Vi vill också bygga färdigt projekten snabbare än vad som är föreslaget. Höghastighetsbanorna behövs, för det är fullt på spåren. Men eftersom högern verkar ha något slags hang-up på just höghastighetståget kan jag nu leva med ”bara” nya stambanor. Hastigheten är inte lika viktig; det viktiga är att tågen kommer fram.

Det viktigaste med nya stambanor är dock de regionala resorna, som Linköping–Norrköping, Göteborg–Jönköping, Göteborg–Borås och Malmö–Jönköping. Enligt beräkningar sker den största delen av resandet mellan de mellanliggande stationerna – inte från ändpunkt till ändpunkt.

Med nya stambanor frigörs kapacitet på de ordinarie spåren, där gods-transporter kan ske. Därför lägger Vänsterpartiet 170 miljarder mer än regeringen på upprustning och utbyggnad de kommande tio åren. Med Vänsterpartiets förslag kan stambanor färdigställas till 2030. Det går att bygga åtta till tio mil spår per år.

Dessa nya stambanor ska lånefinansieras, för det är det enda sättet att bygga ny infrastruktur. Staten måste även ha en investeringsbudget, vilket innebär att kostnaden för investeringar fördelas över deras livslängd. Dessutom har EU uppmanat medlemsländerna till stora och hållbara investeringar, och det råder nu full flexibilitet i EU:s finansiella ramverk. Det är

bara att bygga. Det är nu som Sveriges järnväg ska kopplas ihop med resten av Europa.

Vänsterpartiet satsar 60 miljarder mer än regeringen på underhåll av järnväg.

Vänsterpartiet satsar 9 miljarder mer än regeringen på vägunderhåll, för Sveriges vägar ser inte bra ut.

Vänsterpartiet föreslår en reduktion för att fler ska kunna köpa en elbil – till skillnad från regeringen, som har kraschat elbilsmarknaden över en natt.

Men, herr talman, frågan är om inte nationell plan har spelat ut sin roll. Den här skrivelsen kommer att bli ett pappersflygplan som kommer att virvla iväg någonstans. Det är uppenbart att partier kan byta åsikt från en dag till en annan angående långsiktiga investeringar på flera miljarder. Nationell plan ger inte de långsiktiga förutsättningar som behövs för infrastrukturen.

Vi ser hur företag, myndigheter, kommuner och regioner tror på vad som sägs i den här kammaren. De tror på de beslut som vi fattar. Ändå väljer regeringen att sätta dem som tror på oss på pottkanten.

Ett av mina första politiska uppdrag var 2007. Vi skulle titta på det nya resecentrum som skulle byggas i Linköping, för snart skulle Ostlänken komma. Vi skulle äntligen kunna åka snabbt både till Stockholm och till Jönköping.

Det är tur att det har byggts så mycket av Ostlänken och att investeringarna har varit så stora att regeringen inte kan stoppa sträckan. Men Ostlänken är inte klar, och resecentrum är inte byggt, långt ifrån.

Så ser den moderatledda politiken ut. Det är Sverigedemokraternas konspirationsteorier och fördomar som styr.

Jag yrkar bifall till reservation 40.

Anf. 154 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Det hade varit klädsamt och gagnat debatten om den förts lite mer sakligt från ledamoten Sneckers sida. Jag hade många debatter med Jens Holm, och det hedrade honom att han alltid var saklig. Linda W Snecker är en duktig politiker, och jag tror att åhörarna, väljarna och medborgarna hade vunnit på en mer saklig debatt.

I mitt anförande räknade jag upp nio järnvägsprojekt som vi prioriterar. Jag räknade också upp fyra vägprojekt. Hur kan Linda W Snecker mena att vi inte tycker att järnväg är viktigt? Jag förstår inte det. Jag tror att jag lade mest talartid på frågan om godsets möjlighet att komma vidare i Sverige.

Låt mig ställa en saklig fråga som jag kanske kan få ett sakligt svar på. Jag föreslog som sagt nio järnvägsprojekt: fyrspår hela vägen till Uppsala från Stockholm, färdigställande av Ostkustbanan, vilket kostar kanske 30 miljarder, och Hässleholm–Kristianstad, en kostnad på cirka 2 miljarder enligt Trafikverket, och så vidare. Alla dessa projekt skulle rymmas inom ramen för vår omprioritering från höghastighetsprojektet. Vill inte Linda W Snecker att dessa projekt ska genomföras?

Anf. 155 LINDA W SNECKER (V) replik:

Herr talman! Man ska absolut vara saklig i debatten, och därför är det så intressant att det inte används sakliga argument mot höghastighetståg

utan olika hittepåargument, som att det inte gynnar en förstoring av arbetsmarknadsregioner.

Ni pratar mycket om den regionala arbetspendlingen, Patrik Jönsson, och det är just den nya stambanor underlättar. Hela klimatomställningen hänger på att vi börjar resa på ett annat sätt, mer kollektivt. Näringslivet ropar på mer järnväg, för det ingår i företagens klimatomställning och hela affärsmodell att ställa om.

Järnvägen är alltså otroligt viktig, men ni lägger ned satsningen på stambanorna. Det pausas och stoppas. Det är ingen satsning; det är att backa. Det behöver rustas och byggas nytt. Det säger näringslivet och transportbranschen.

De nio projekten ingår i Vänsterpartiets följdmotion. Vi nämner Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan, Alingsås–Göteborg, Borås–Göteborg, Industrispåret och Inlandsbanan. Vi vill bygga järnväg till Sälenfjällen. Vi har enorma ambitioner för att all sorts resande ska öka på järnvägen – särskilt i Skåne, som jag vet att Patrik Jönsson brinner lite extra för. Vi har även med Bohusbanan, Lysekilsbanan, Kinnekullebanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan. Vi lägger sammanlagt 170 miljarder mer på Sveriges infrastruktur än vad Sverigedemokraterna och regeringen gör.

Anf. 156 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten för ökad saklighet.

Det har tidigare gått järnväg till Sälen, men den är uppriven.

Vi är definitivt sakliga i vårt underlag när vi säger att det går ett snabbtåg i timmen mellan Malmö och Stockholm i vardera riktningen. Det är fakta.

När det gäller kostnadsberäkningarna känner vi alla till vilka kostnadsökningarna i projekten är, för det har Riksrevisionen rätt ut. Ska det kosta 300 miljarder men läggs på 70 procent är vi vips uppe i 500 miljarder. Det är inte osakligt.

Det är en sympatisk tanke att anslå högre direktanslag till investeringar i infrastruktur. Jag tror att det finns stora poänger med det. Då hade vi haft helt andra möjligheter. Jag är väl medveten om att Vänsterpartiet var det enda partiet som förespråkade mer pengar till infrastruktur i infrastrukturplanen, vilket såklart skulle finansieras genom högre skatteintäkter. Det är absolut en intressant tanke, och förr i tiden lades det ju dubbelt så mycket pengar på infrastruktur.

Man får ingen ekonomi i höghastighetståg, Linda Snecker, och framför allt behövs de inte. Vi behöver kunna köra lokaltåg och godståg. Runt 95 procent av pendlingen består av korta resor lokalt och regionalt. Jag hade personligen gärna minskat restiden till Stockholm med en timme – vi delar ju tåg ibland, och det hade inte varit fel – men det är inte där den begränsade summa pengar vi har gör mest nytta.

Anf. 157 LINDA W SNECKER (V) replik:

Herr talman! Jag talade ganska länge i mitt anförande om hur dessa stora investeringar ska finansieras, och jag sa inte ett ord om skattehöjningar. Nya stambanor ska finansieras genom låneinvesteringar och en statlig investeringsbudget, för det är enda sättet att kunna göra sådana här stora och dyra infrastruktursatsningar. Dessutom finns EU-medel, men dem har regeringen sett till att Sverige inte får eftersom man inte ansökt

om dem. Därför har Sverige förlorat flera miljarder som kunde ha lagts på just infrastruktur.

Jag vet inte var jag ska börja. Det är som att Sverigedemokraterna fortfarande lever i en värld där människor pendlar korta sträckor och arbetsmarknaden inte har ändrats. Men företagen vill ju att deras anställda ska komma i tid till jobbet och att arbetsmarknaden ska bli mycket större. Och det kan den bli om det finns kollektivtrafik på nya stambanor att ta sig till jobbet med.

En sak som Patrik Jönsson och jag är överens om är Trafikverkets ökade kostnader för projekt. Riksrevisionen pekar på att Trafikverket kanske sätter en för låg första siffra för att få igång investeringarna och att kostnaden sedan ökar oproportionerligt mycket. Det är inte bra, och vi måste ta tag i det. Som politiker måste vi ha en realistisk siffra på vad infrastrukturens satsningar kommer att kosta. Visst har vi inflation och oförutsedda händelser, men Trafikverket måste kunna leverera mer tydliga och sanningsenliga siffror. Arbetet med detta kan vi faktiskt göra tillsammans i utskottet.

Anf. 158 DANIEL HELLDÉN (MP):

Herr talman! Vi behöver nya stambanor i södra Sverige. Vi behöver järnvägskapacitet som möter den efterfrågan som vi kan räkna med när mer och mer av transporter ska gå på järnväg. I dag fastnar resenärerna i eviga förseningar, och spåren är fulla med tåg som kör i olika hastigheter och blockerar varandra.

Överflyttningen av gods från väg till järnväg är nödvändig, och EU driver på alla medlemsländer att kraftigt öka graden av gods på järnväg. Långväga transporter ska över huvud taget inte ske med lastbil. Mellan Danmark och Tyskland byggs nu Fehmarn Bält-förbindelsen, som kommer att mångdubbla godstransporterna på järnväg upp genom Sverige.

I detta läge stänger regeringen tillsammans med SD ned satsningarna på nya spår.

Regionerna står på kö för att vädra sin besvikelse och oro. Kommer verkligen något av det som regeringen ändå säger sig vilja bygga att bli av? Hur försenat och med vilken kvalitet? Och varför skrotar regeringen regionförstoringarna? I och med att man helt avslutat all planering för de centrala delarna som utgår från Jönköping har man på ett effektivt sätt stängt ned alla planer på större arbetsmarknadsregioner. Linköping, Borås, Göteborg, Värnamo och Hässleholm saknar nu kopplingen uppåt. Jobb, tillväxt och ett hållbart transportsystem är som bortblåsta. Över regionernas optimism och framtidsanda läggs nu en tung, våt filt.

Det är det här vi ser hos den nya regeringen. Samtidigt har man på ett effektivt sätt slarvat bort mångmiljardstöd från EU då man ryckt bort spåren ur EU:s kartmaterial för det nya transeuropeiska järnvägsnätet. Vi står ensamma och blottade uppe i norr när resten av unionen satsar. I pengar kan det röra sig om runt 30 miljarder i EU-stöd, stöd för ett sammanlänkat Europa, som nu fryser inne på grund av att regeringen är så angelägen att städa bort allt vad nya stambanor heter. Även för de sträckor där regeringen säger sig vilja bygga brinner pengarna inne. Det är så att man tar sig för pannan.

För bara något år sedan stod dagens regeringsföreträdare upp för nya stambanor. Dagens infrastrukturminister motionerade så sent som förra riksdagsåret och åren dessförinnan med de argument som näringslivet och politikerna i regioner och kommuner nu återkommande pekar på: regional tillväxt, utökade arbetsmarknadsregioner och fungerande järnvägsinfrastruktur. Det här är i dag som bortblåst.

Från Moderaternas sida har det motionerats så sent som förra riksdagsåret och deklarerats att Sveriges viktigaste järnvägar ska hålla en hastighet om 250 kilometer i timmen. Men med nedmonteringen av planeringen för nya stambanor i södra Sverige stoppar de nu den möjlighet som nya spår ger vad gäller hastighet samtidigt som de stryker möjligheten till ny, nödvändig kapacitet. Regeringspartierna står därmed inte längre upp för Sveriges järnvägar.

Herr talman! I dag behandlar vi såklart även andra frågor, till exempel frågan om laddinfrastruktur.

För att vi ska klara av omställningen inom transportsektorn är elfordon en av de viktigaste pusselbitarna. Vi har länge sett en stark trend mot elfordon i nybilsförsäljningen, och de tunga fordonen på el blir allt fler.

EU har alldeles nyss beslutat att förbjuda försäljning av personbilar som har en förbränningsmotor. Året sattes till 2035. Det är snart; det är 12 år dit. Vi hade gärna sett att det kommit tidigare.

För tunga fordon är just nu förslaget ett förbränningsmotorförbud 2045. De motorer som vi historiskt förknippat med vägtrafiken är alltså på väg bort.

Men egentligen borde det inte sättas ut några nya förbränningsmotorer alls på vägarna. Under de kommande två decennierna kommer de som sätts ut att kräva flytande bränsle som huvudsakligen är oljebaserat. Det är ett stort problem ur klimatsynpunkt. Förbudet borde komma tidigare.

Vi har ju nationellt haft stödssystem för att skynda på övergången till elbilar. Men i höstas skrotade regeringen som alla vet premien till elbilar, bonus malus, över en natt. Detta bromsar utvecklingen mot elfordon och kommer att innebära fler fossilbilar än vad klimatmålen mäktar med. Det skapar också en otrygghet hos konsumenterna inför statliga regleringar. Det är olyckligt och desillusionerande att man tvärt avvecklar stödssystem. Man måste tänka på ett annat sätt om man ska göra det.

Det som nu behöver göras är att se till att det finns tillräckligt med laddstolpar runt om i landet, för vid sidan av priset är rädslan för att inte kunna ladda bilen den största bromsen för övergången till elbil.

För privatpersoners normala vardagliga körande är det inte ett större problem. För alla som bor i eget hus finns tankstationen i princip på sidan av huset. För dem som bor i flerfamiljshus är det lite knepigare, men framsynta fastighetsägare går nu före och visar att det inte är så komplicerat. Det är när vi kommer till det nationella vägnätet som problemen syns. Tryggheten att kunna ladda längs vägnätet måste finnas.

Det bör därför tas fram en nationell plan för utbyggnaden av laddinfrastrukturen i hela landet. Jag vill särskilt peka på behovet av ökat statligt ansvar för de vita fläckarna på kartan över laddstolpar.

Herr talman! Elektrifieringen är en av pusselbitarna för att få till ett hållbart transportsystem och en fossilfri framtid. En annan viktig pusselbit är ett transporteffektivt samhälle där de resurskrävande transportsätten bil, lastbil och flyg får en mindre andel av transportutrymmet. Det är en fråga

om att använda de vägtransporter som behövs mer effektivt men framför allt att främja de transportslag som är kapacitetsstarka.

Vi har under vintern sett hur infrastrukturminister Andreas Carlson gått helt på tvärs mot dessa mål och talat sig varm för mer bilåkande i städerna, fler godstransporter på väg och ökat flygande. Man har flyttat underhållspengar från järnväg till väg, 750 miljoner, och stoppat utbyggnaden av nya stambanor.

Vi ser här en tydlig trend. Men om vi tillfälligt bortser från ministrernas gir mot ett transportslösande samhälle ser vi att det trots allt finns olika åtgärder att vidta för att skapa ett hållbart samhälle.

På den statliga sidan är det framför allt Trafikverket som måste få ett tydligare uppdrag att arbeta för ett transporteffektivt samhälle – eller transportsnålt, som det också heter. Det saknar vi.

Samtidigt finns det hinder för Trafikverket att på ett bra sätt arbeta med det som kallas fyrstegsprincipen, en princip som syftar till god resurshushållning och smarta åtgärder först, innan man i sista hand till exempel bygger en väg. Bland annat begränsar förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar möjligheten att medfinansiera cykelåtgärder och beteendepåverkande åtgärder, så kallad mobility management. Här finns mycket att göra.

Även förordningen med instruktion för Trafikverket uppfattas begränsande och skulle behöva kompletteras med skrivningar som anger att Trafikverket ska arbeta med åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av den befintliga infrastrukturen.

Herr talman! Det som svider mest för Sverige just nu är att regeringen tillsammans med SD strypt utbyggnaden av nya stambanor, kraftigt försvårat expansionen av järnvägstrafiken i södra Sverige och ställt till det för godstrafiken, den regionala persontrafiken och det nationella järnvägsresandet. Vi kommer att fortsätta ha huttrande resenärer som står och väntar på försenade tåg. Vi riskerar att i decennier få leva med en undermålig infrastruktur och stå som landet i norr där tågen går i på sin höjd 200 kilometer i timmen trots att alla är överens om att högre hastigheter och ökad kapacitet på spåren är det som behövs. Det är bedrövligt.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till vår gemensamma reservation 40 om byggandet av nya stambanor och reservation 15 om ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Anf. 159 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag kände att Daniel Helldén och jag inte var riktigt klara med varandra i kväll, så jag begärde replik för att ta en liten diskussion till. Det är ett gyllene tillfälle, och kvällen är ung.

Jag ställde tidigare en fråga till Gunilla Svantorp från Socialdemokraterna om hon var nöjd med hur det hade funkat. Jag ska inte upprepa frågan helt identiskt; den är nog för omfattande. Hon gav då en reflektion över den tid som varit. Men faktum är att det inte bara är Socialdemokraterna som styr, utan vi har även ett annat parti som fått nöjet att vara med. Jag antar att Helldén sett det som ett nöje i alla fall. Jag ser er väl snarare som medskyldiga.

Väldigt mycket har faktiskt gått åt det sämre hållet. Det gäller till exempel underhållsskulden och tågförseningarna. Det första kvartalet 2022 är det kvartal som haft sämst punktlighet sedan 2013. Kostnadsutvecklingen är nu ett reellt problem, och det tror jag att vi delar uppfattning om. Det är inte helt enkelt att lösa, men man har ändå tillåtit det skena. Man har också tillåtit antalet anställda på Trafikverket att svälla.

Nu tror jag inte att jag får en fråga om landstinget och sjukvården, utan jag tror att jag får ett konkret svar av Helldén. Känner du dig som representant för Miljöpartiet nöjd med det ni uträttade de gångna två mandatperioderna? Ni vill ha höghastighetståg, men på åtta år har det inte byggts en meter järnväg, till exempel. Frågan blir densamma. Jag vill också förbereda ledamoten på att jag i nästa replik kommer att ställa en fråga om laddstolpar.

Anf. 160 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Ja, ledamoten Jönsson, att det borde ha gått fortare och hänt mer på infrastrukturområdet är helt uppenbart. Vi borde ha satsat mer pengar på utbyggnaden. Men det är inte så att det inte har byggts järnväg under dessa år. De stora projekt som det har arbetats med har kommit ganska långt. Det gäller till exempel Ostlänken. Man börjar i princip med de första delarna nu efter att ha antagit detaljplanerna. Det är ju inte så att ingenting är på gång. Men det här är saker som tar lång tid. Hade jag suttit i regeringen hade jag sannolikt drivit på för ännu större satsningar, men jag satt inte där.

Patrik Jönsson talar om kostnadsutvecklingen och Trafikverket. Jag kan hålla med om att man kan diskutera Trafikverkets effektivitet. Jag har själv haft med dem att göra som kommunpolitiker här i Stockholm. Det har inte alltid varit så enkelt. Saker har fastnat i olika delar och på olika nivåer. Man behöver se över detta.

Kostnadsutvecklingen för projekt har varit enorm var man än tittar runt om i Sverige och Europa, skulle jag säga. Även när det gäller bostadsmarknaden är det fråga om ett systemfel av större art.

Jag har själv varit med och fattat beslut om cykelprojekt – då är det fråga om mindre belopp. Men jag har haft förmånen att följa dem ända från första idén till att de genomförts, och under den tiden har kostnaderna stigit enormt. Det har att göra med skillnaderna mellan ett inriktningsbeslut och det slutgiltiga genomförandebeslutet. Fram till att det är genomfört tar det hemskt lång tid. Man måste fundera lite grann över vad som händer däremellan.

Anf. 161 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Det var väl ett tämligen nyktert svar. Man är sällan helt nöjd efter att ha styrt en period.

Jag ser allvarligt på vissa saker. Kostnadsutvecklingen har vad jag kan se varit högre än i till exempel kommuner och regioner i just den här sektorn. Det är inte direkt löneutvecklingen som har knäckt det hela, även om det är många anställda.

När det gäller hur man har skött saker och ting som kommit till stånd får jag väl ändå ge Helldén lite kredd, för i Stockholm har det faktiskt skett grejer. Sedan tycker inte jag att de är positiva. Men visst har det hänt grejer. Det får man ändå säga. Det har rullat på.

Ledamoten pratar om laddstolpar. Det finns ett ökat intresse bland åkerier för att ställa om till transporter på el. Sverige är väl efter Norge det land som haft bäst utveckling för elbilar. I södra Europa är det betydligt sämre. Jag kan tycka att det är fullständigt horribla beslut som har tagits gällande vår kärnkraft. Man har monterat ned kärnkraft för hundratals miljarder – trygg och stabil baskraft till vårt elnät. Det hjälper inte att vi har en laddstolpe när vi inte får ström fram till den. Det funkar kanske i dag, men det kommer inte att funka i framtiden.

Att man kan ladda när det blåser ute är inte tillräckligt. Och det räcker inte ens då, för bygger vi ut det här massivt kommer nätet inte att rätta till vid den sista leverantörspunkten. Det fungerar inte om varenda bilägare i vartenda villaområde har en elbil eller om alla åkerier har elfordon. Det kommer kanske att komma in sju lastbilar samtidigt till en punkt för att ladda medan man äter middag, vilket man gör klockan tolv på dagen i Skåne. Då knäcker man det.

Vilken är Miljöpartiets strategi för att bygga ut elnätet och se till att vi har baskraft?

Anf. 162 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Det här är intressanta frågor om saker som behöver utvecklas. Men när jag har tittat på de här sakerna har jag sett att det inte är så mycket el och kraft som behövs för att man ska kunna ladda personbilar. Det finns en idé om att en vanlig bil ska laddas fullt över natten, vilket sällan behövs, eftersom det går åt så lite el. En bil körs ungefär 3,3 mil om dagen i genomsnitt. Där finns inte något egentligt problem. Om man styr över det så att det sker nattetid finns den effekt som krävs. Det finns också effekt i nätet.

När det kommer till de tunga transporterna och nyttotrafiken, som går mycket mer, finns det större problem, och dem måste vi lösa. Jag vet att det vurmas för kärnkraften i det här sammanhanget, men med den utbyggnad av vindkraft som kommer att ske – det låter i alla fall så på en minister i regeringen – kommer vi att ha den kraft vi behöver.

Vad vi behöver göra är att se till att bygga ut ledningsnätet och elserviserna. Där finns flaskhalsarna. Vi har till exempel varit hos Postnord i Rosersberg, och där har man diskuterat att ha laddplatser. Men kommer lastbilarna in där och ska lasta på och man laddar dem samtidigt blir det stora problem. Man skulle teoretiskt kanske kunna använda järnvägens kraft som finns där, men man måste hur som helst se till att det kommer in mer el. Det är helt nödvändigt.

Det handlar inte så mycket om brist på el utan om att få fram den till de punkterna. Detta måste vi gemensamt arbeta för. Annars kan vi inte få den omställning vi behöver. Som jag sa tidigare har EU sagt att det 2045 inte längre ska säljas lastbilar som drivs på något annat än el.

Anf. 163 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Herr talman! Att investera i ny järnväg är väldigt dyrt. Vi har alla sett prislappen. Det tar också väldigt lång tid. Dessutom leder byggnationen till stora utsläpp. De satsningar som Miljöpartiet föreslår bygger på dagens utsläppsprofil men kommer att stå färdiga i en tid när sannolikt alla färdslag kommer att vara mer eller mindre fossilfria. Att utgå från att utsläppen 2035 kommer att se likadana ut som 2023 är orimligt med tanke på den

teknikutveckling som sker. Dessutom kommer det här att kosta skattebetalarna hundratals miljarder i onödiga investeringar när vi ser att alla trafikslag ställer om.

Tidigare har Miljöpartiet varit med och drivit utfasning av fossil uppvärmning av våra hus. Man kan undra när Miljöpartiet här i Sverige liksom Die Grünen i Tyskland kommer att inse att vi håller på och ställer om alla trafikslag. Att ensidigt krama tåg och cykel är inte riktigt rimligt med tanke på den utsläppsprofil vi ser framöver. Framtiden är inte så himla långt borta. Den är när det gäller vissa trafikslag redan här.

Anf. 164 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! I sina analyser har Trafikverket redan räknat bort i princip alla utsläpp från bilarna. I ett längre perspektiv finns det inga utsläpp längre, säger man. Det är lite märkligt, för vi vet att det kommer att finnas kvar massor av bilar med förbränningsmotorer även 2045.

Men visst sker det en omställning. Det är helt uppenbart att den kommer. Men det handlar också om ett hållbart transportsystem och resurseffektivitet. Vi vet att järnvägen är det mest effektiva man kan ha. Det finns de som påstår att om man åker elbil och fyller den med fyra personer så skulle den vara bättre än tågen. Det stämmer inte.

Vi behöver bygga ett transportsystem som är resurseffektivt och som också gör att vi inte tar den plats och yta som bilarna tar framför allt i städerna. Jag tänker på att infrastrukturministern vill ha fler bilar i städerna.

De som bor i städerna vill inte ha fler bilar i städerna. Till slut är vi tillbaka i hur det var på 50-talet när det var en massa bilar överallt. Vi byggde trafikleder, parkeringshus och annat. Det är inte den framtid vi behöver. Vi måste också tänka på effektiviteten på andra områden. Det är en resurseffektivitet.

Det är självklart dyrt att bygga järnväg. Det är en långsiktig investering, och den kostar pengar. Det är heller inte särskilt billigt att bygga för bilar. Titta på Förbifarten här i Stockholm. Med den finansieringsform man har är den snart uppe i 70 miljarder. Det är enorma belopp. Titta på alla de koldioxidutsläpp som det bygget släpper ut. Men det talar man sällan om.

Anf. 165 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Herr talman! Vi kommer säkert att ha kvar förbränningsmotorer, men de kommer kanske inte att gå på fossila bränslen. Även där finns det möjligheter att ställa om.

När det gäller vad som är ett effektivt samhälle är det därför som vi har samhällsekonomiska kalkyler. Det är för att se om de investeringar vi gör i infrastruktur är lönsamma. Får vi tillbaka nyttor som helst motsvarar eller ger mer än vad vi lägger ned i infrastruktur?

Med det resonemang som Daniel Helldén för borde rimligtvis de samhällsekonomiska kalkylerna peka på att det skulle vara lönsamt att bygga järnväg. Men framför allt när det gäller höghastighetsprojektet visar det sig att det är våldsamt olönsamt.

Det är flera som har kritiserat det, inklusive Riksrevisionen, och sagt att det inte är rimligt. Vi har inte följt fyrstegsprincipen, vilket Daniel Helldén själv nämnde i sitt anförande. Investeringen är dessutom extremt olönsam.

Det är viktigt att vi använder de skattepengar som vi har klokt. Hur ska vi hämta hem den enorma koldioxidsskuld som växer under bygget av höghastighetsbanan om alla trafikslag är fossilfria när den är klar?

Anf. 166 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Det låter som att en bil eller en lastbil inte har några utsläpp när de byggs och kör runt eller när vägarna byggs. Det är ett märkligt sätt att se på det.

Det finns många diskussioner om de kalkyler som finns för järnvägsprojekt och hur man beräknar dem. Vad är en samhällsekonomisk kalkyl? Det finns en stark kritik. Framför allt kan man inte räkna in godstrafiken. Man vet inte riktigt hur man ska hantera den.

De samhällsekonomiska kalkyler man använder när man gör beräkningarna handlar mest om att försöka jämföra olika projekt. Det handlar egentligen inte så mycket om pengar utan om ett sätt att på något vis försöka värdera det.

Vi vet också att när det kommer till bilåkande värderas det alltid upp mer i sammanhangen, vilket är konstigt. Det har att göra med att den som kör en bil säger att det är mer värt att bli av med en minut än den som sitter på tåg. Det handlar om själva sättet att mäta det på.

När man sitter på tåg har man det bättre. Det värderas lite mindre. Den tiden har liksom ingen betydelse. Man kan sitta och läsa en bok, och då tycker man att det kan ta lång tid. De kalkylerna handlar inte så mycket om samhällsekonomi på det sätt som vi tänker oss.

Vi får ha någon idé om att det rullar in och ut pengar. Det är ett sätt att jämföra olika projekt. Jag tycker att man borde se över de sätten. Det är också någonting som vi har framfört som parti.

Man borde se över hur Trafikverket gör dessa samhällsekonomiska kalkyler för järnvägen. Vi vet att man gör det ett helt annat sätt i andra länder. Det är långsiktiga satsningar. De har sådan betydelse för regionerna, godstrafiken och persontrafiken att de har en stor nytta även om man pratar om samhällsekonomisk nytta.

Anf. 167 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Herr talman! Jag börjar min fråga med en historia om min bakgrund. Jag är i grund och botten ingenjör och kommer från Volvo Cars. Jag har arbetat i många år med förbränningsmotorer. Det gäller bland annat våra motorer för diesel med fyrcylindriga tvålitersmotorer, tvåliters bensinmotorer och trecylindriga motorer.

Jag har sett utvecklingen i vårt företag. Den var ett direkt resultat av Miljöpartiets och Socialdemokraternas politik med omställningen. Jag har sett hur duktiga ingenjörer som brann för tekniken blev utkastade från företaget. Det var bara för att det inte fanns någon förståelse för tekniken. Det fanns ingen förståelse för det globala perspektivet med tekniken.

Jag ser att ledamoten Daniel Helldén jublar över att försäljningen av bilar med förbränningsmotorer kommer att förbjudas år 2035 på grund av European Green Deal. Finns det någon teknisk förståelse bakom det? Det

gäller allting vi har här. Mina kläder, Daniel Helldéns kläder, den här talarstolen, mina skor och maten vi äter har kommit hit med en bil med förbränningsmotorer.

Varför är man så fientlig mot förbränningsmotorer? Vi utvecklar i Sverige världens bästa motorer med de bästa avgasreningssystemen. Det är min fråga. Varför är man så fientlig?

Anf. 168 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Jag vet inte om det är fientlighet. Det är kanske snarare en teknikutveckling som är positiv. Elbilar är ingenting nytt. Det fanns redan i början av 1900-talet. Utvecklingen tog sedan en annan vändning.

Nu har man lyckats konstruera så bra elbilar att vi inte behöver förbränningsmotorerna. Varför ska vi förbränna saker och ting i till exempel stadsmiljöerna där det är ett stort problem? Det är inte ett lika stort problem när man kommer ut på landsbygden.

Även om man har en fantastiskt bra teknik för att rena avgaserna får man ändå ganska stora luftkvalitetsproblem med dem. Någonting som man glömmer bort är att även om man kör på HVO eller någonting annat är det till exempel samma utsläpp av kvävedioxid som det är för en dieseldriven lastbil eller bil.

Jag har jobbat mycket i stadsmiljö. En bil och en lastbil som inte har förbränningsmotor låter inte alls på samma sätt. Det finns något positivt i det.

Det är inte en teknikfientlighet eller en fientlighet mot tekniken i sig. Kan man använda el i fordon är de enormt effektiva. Av den el som man skickar in är det en otroligt stor del som också går ut i framdrift av bilen. Med förbränningsmotorer gör man av med en herrans massa energi för att värma upp motorn och ventiler bort värmen.

Man ska såklart använda tekniken. Det tycker jag är positivt. De beslut som man nu har fattat i EU är alldeles utmärkta. Det gäller för personbilarna. Om man fattar beslut för tunga fordon från 2045 vet vi ännu inte. Det är också en alldeles utmärkt utveckling för miljö, hälsa och klimat.

Anf. 169 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Herr talman! Tack, Daniel Helldén, för svaret!

Det handlar om helhetsperspektivet, det globala perspektivet och hela livscykeln. Jag tycker att politikerna ska vara teknikneutrala. Under omröstningen för European Green Deal var Sverigedemokraterna det enda partiet från Sverige som röstade emot den.

När det gäller elbilar handlar det om batterierna. Först och främst kommer 98 eller 99 procent av råmaterialet i batterierna som används i Europa från Kina. Det gäller till exempel litium, som bryts i Kina. Kobolt, som används för att stabilisera batterierna, plockas av barnarbetare i Kongo. Sedan skickas det till Kina, och Kina skickar det till Sverige och resten av Europa.

Jag kommer från den här industrin. De senaste fyra åren har jag jobbat med elbilar, batterier och laddning. Någon dag var jag Volvos bästa gubbe för laddning. Det är inte etiskt att köra en elbil i dag, för det finns barnarbete och slaveri bakom laddbilar – bakom batterierna i elbilar.

Hur går det ihop med era värderingar gällande mänskliga rättigheter, Daniel Helldén? Och igen: Vad har ni för helhetsperspektiv när det gäller hela livscykeln?

Anf. 170 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Jag kan börja med det sista: livscykelperspektivet. Såvitt jag vet arbetar man nu med processer för att återvinna batterier från elbilar och tunga fordon. Vi har en tillverkare uppe i Skellefteå, Northvolt, som arbetar med den processen. Jag ser att ledamoten Rashid Farivar skakar på huvudet, men det är i alla fall vad de säger till mig.

Vi har möjligheten att återvinna batterier. Därmed kan man med tiden få till det här så att det blir cirkulärt. Jag hoppas verkligen att man driver på så att det blir så, och det är också en idé som EU arbetar med för att det ska bli på det sättet. Vi har befunnit oss i ett läge där man har kasserat bilbatterier, och det är självklart inte ett sätt som vi kan arbeta på.

När det gäller råvarorna finns begreppet urban mining, det vill säga att vi har en herrans massa tippar och annat där det finns mineral som kan användas i batterier. I Kiruna, till exempel, finns LKAB:s högar med en hel del metaller som behövs i de här sammanhangen. Det handlar också om de nya gruvorna, men huruvida det är bra att bryta dem kan diskuteras.

Kobolten brukar tas upp som ett exempel. Jag tror att ungefär 60 procent av kobolten kommer från Kongo. Det betyder att det också kommer från andra håll. Man måste se till att göra detta på ett bra sätt.

Det finns nu också batteritillverkare på svensk front som säger att de har en helt ny teknik där man inte alls behöver de här råvarorna. Jag kan inte svara på om det stämmer eller inte, men det sägs att det är på gång. Denna teknikutveckling måste vi få till.

Herr talman! Man kan ju också titta på vilka det var som producerade oljan när fossilbilarna kom en gång i tiden.

Anf. 171 RASHID FARIVAR (SD):

Herr talman! Jag står bakom samtliga sverigedemokratiska reservationer i betänkandet, men jag yrkar bifall endast till reservation 50.

Herr talman! Anläggningar, strukturer och system som säkrar grundläggande välfärdsfunktioner i ett samhälle definieras som infrastruktur. Transport av varor, personer, tjänster, energi och information omfattar i princip den viktigaste delen av vår moderna och kollektiva infrastruktur.

Säker, trygg och effektiv transport av varor, personer, tjänster och ibland energi är beroende av väl fungerande vägar, järnvägar, sjöfart och luftfart. Alla dessa olika transportslag är viktiga. De är beroende av varandra, och de ska komplettera varandra.

Många av oss i Sverige tar ibland vår transportinfrastruktur för given. Vikten av infrastruktur märks först när den slutar fungera, till exempel när tåget är försenat, när bussen inte kommer, när paket du väntar på inte dyker upp eller när feministisk snöröjning införs i din kommun eller stad.

Eftersom rubriken för betänkandet sträcker sig över ett brett område kommer jag att avgränsa mitt anförande till endast vägtransport, alltså det mesta som rullar på gummihjul på våra vägar. En annan anledning är att jag kommer från näringslivet. Som jag just berättade har jag arbetat i över ett decennium med forskning och utveckling inom bilindustrin.

Sverige är ett export- och importberoende land som sträcker sig ganska långt från norr till söder. Det är naturligt att mat, kläder, varor och industrins behov transporteras långa vägar för att nå rätt destination med tillfredsställande tajmning och förhållanden. Närmare 70 procent av gods-transporterna i Sverige sker på våra vägar.

På samma sätt är boende i landsbygden och utanför tätorterna helt beroende av en fungerande väginfrastruktur för att näringslivet ska fungera bra. Den är också viktig för att den essentiella samhällsservicen såsom vård, polis, räddningstjänst, hemtjänst med mera är lätt tillgänglig när medborgarna behöver den.

Därför ska fokus alltid vara på att upprätthålla bra kvalitet, kapacitet och säkerhet på våra vägar, dygnet runt och året om, oavsett väderförhållanden och årstider.

Herr talman! Den svenska väginfrastrukturen mår inte bra i dag. Det finns stora behov av kontinuerlig utbyggnad och kontinuerligt underhåll av vägar överallt i hela landet. Därför är det högst rimligt att prioritera vad som kan fungera bättre i dag framför vad som förmodligen eller kanske, förhoppningsvis, kommer att fungera om 20 eller 30 år.

Med det sagt: Ett stopp för att bygga höghastighetsjärnvägen, som samarbetspartierna har lagt fram som förslag, kommer att frigöra enorma ekonomiska resurser just för att uppnå dessa målsättningar gällande vår väginfrastruktur. Höghastighetsjärnvägen kan kort sammanfattas som ett rent ideologiskt projekt, dömt att misslyckas.

Under veckan gästades trafikutskottet av den svenska åkerinäringen. Många utmaningar och problem lyftes upp, men bland det värsta var den allvarliga brottsvåg som dagligen drabbar yrkesförarna och åkeriföretagen. Dieselstölderna är fortfarande på oerhört höga nivåer, och trenden är ökande. Många förare väljer att hålla tanken tom över natten och tanka först innan man kör iväg. Övriga får borrhål i tanken. De kan inte ens köra och väljer verkstaden i stället. Det är extremt beklagligt.

Herr talman! Det finns alltså en stor utbyggd marknad i Sverige under radarn där man kan sälja och köpa stulen diesel. Vi vet ju att dyr svensk diesel inte smugglas till grannländer, där den är betydligt billigare. Stöldligor använder svenska lastbilar och åkerimaskiner för att plocka reservdelar. Min kollega Thomas Morell skickar ibland bilder av lastbilar som har blivit vandaliserade på det här sättet. De saknar dörrar, fönster, däck och hjul. Det är extremt beklagligt. Ibland hämtar man dessa reservdelar utifrån en beställningslista.

Våra vägar används för att smugla in knark, vapen, sprängmedel och människor. Stöldgodset transporteras i motsatt riktning av utländska kriminella gäng.

Trots skärpta krav på cabotagetrafik, kör- och vilotider samt användning av färdskrivare i enlighet med yrkestrafiklagstiftningen och det nya europeiska mobilitetpaketet fortsätter utländska lastbilschaufförer och aktörer att bryta mot regler. Kontroller utförs alltför sällan av tull eller polis. Det är därför inte fel att konstatera att vägen är Sveriges största brottsplats.

Sverigedemokraterna vill införa skärpta, mer heltäckande och bredare poliskontroller och inspektioner på våra vägar samt straffskärpning vid exempelvis cabotagetrafik.

Herr talman! Den gröna omställning som påtvingas Sverige och svenskarna av byråkrater och globalister i Bryssel i form av European Green

Deal har skapat enorma utmaningar och oftast problem för både person- och godstransporter. Förra veckan klubbade Europaparlamentet igenom nya emissionsmålsättningar som innebär ett förbud mot försäljning av person- och skåpbilar med förbränningsmotor från och med 2035 – ett helt ogenomtänkt förslag som gick igenom. Emissionskraven för bussar och lastbilar skärps också ytterligare i det nya beslutet. Sverigedemokraterna var det enda parti som röstade emot förslaget.

Vi sverigedemokrater är för hållbarhet och en grön omställning, men den ska ske i en takt som inte skadar grundläggande välfärdsfunktioner i samhället eller medborgarnas dagliga liv och ekonomi drastiskt. Annars finns det en risk att insatserna slås tillbaka och vi inte får någon omställning alls.

Det här området, elektrifiering, är bland de största utmaningar Sverige och hela Europa har framför sig. Tekniken för att utveckla och tillverka nya drivlinor med noll emission samt energilagringssystem är redan tillgänglig – något jag själv har arbetat med. Problemet är brist på kapacitet för att leverera energi dit där den behövs och med rätt tajmning. Detta problem är extremt synligt inom tung trafik och tunga transporter.

Det som saknas generellt är en långsiktig plan, en road map, för utbyggnad av Sveriges laddinfrastruktur där hänsyn tas till både energi- och effektförsörjningen av hushållen, näringslivet, industrin och transportsektorn. Nyckeln till en framgångsrik elektrifiering, inte bara i Sverige utan överallt i hela världen, är tillgång till billig energi i form av kilowattimmar och tillgänglig effekt i form av kilowatt vid rätt plats och med rätt tajmning. Lyckas vi inte lösa detta på ett genomtänkt och hållbart sätt kommer den gröna omställningen att orsaka vårt välfärdssamhälle enorma ekonomiska, sociala och kanske mänskliga skador.

Anf. 172 ANDERS ÅDAHL (C):

Herr talman! Min partikollega Ulrika Heie, trafikutskottets ordförande, redogjorde tidigare i kväll för Centerpartiets breda politik på det stora område som vi i kväll debatterar, infrastruktur. Jag själv tänkte ägna några ord åt den fråga som kanske har varit svårast och mest på läpparna när det gäller infrastruktur, nämligen stambanor.

Ofta har vi fått höra att det är ett prestigeprojekt med stambanor. Det är en ganska konstig och märklig syn, för egentligen handlar det om ett projekt som binder samman människor, som får drömmar att komma till liv, som ger möjligheter att bo och verka i stora delar av landet och som knyter samman regioner och orter med varandra. Jag tycker inte att det är så mycket prestige. Jag tycker att det handlar om att tänka på hur människor har det och hur de kan få det bra i framtiden.

Jag är ingenjör, och jag tänkte i mitt anförande vara en aning fyrkantig och rada upp nio argument för att beslutet att stoppa stambanor är en dålig idé.

Det första är att regeringen inte meddelar en enda ekonomisk kalkyl eller konsekvensutredning runt beslutet. I över tio års tid har det pågått en planering. Olika orter och städer har väntat med sin stadsplanering. Man kanske har haft viss stadsplanering för nya stationslägen, näringslivet har stått och väntat på att etablera sig och människor har önskat bostäder och funderat på om man ska flytta till dessa orter. Vad kostar det egentligen att

säga nej till stambanor? Det har vi faktiskt ingen aning om, vilket är ganska märkligt när man fattar ett så stort beslut.

Det andra är att det beslut man fattar är ett väldigt upphackat beslut. Olika delar av stambanorna ska på något vis finnas kvar, men man ger olika besked. Det kan lätt ses som att man gärna vill se en splittring hos regionerna och aktörerna. Det är ganska olyckligt. När man dessutom bygger små delar järnväg för att sedan kanske i ett senare skede förlänga dem får vi ett mycket dyrare projekt än om vi hade gjort rätt och riktigt och tagit det i sin helhet från början.

Det tredje är regionförstoringen, förmodligen den största sak vi nu går miste om – att människor och näringsliv på olika orter får en större geografisk area tillgänglig, att näringslivet kan blomstra i Jönköping, att man kan bo i Göteborg och samtidigt jobba i Jönköping eller bo i Ödeshög och kanske jobba i Borås. Detta kommer vi nu inte att få se. I stället kommer det att fortsätta vara små arbetsregioner som inte hänger samman. Det gynnar inte svensk tillväxt.

Det fjärde är godstrafiken. Det är väldigt hård belastning in till Göteborg, som flera debattörer har redovisat här. Det mesta går in på Västra stambanan, och det ska samsas med pendeltåg, fjärrtåg och regiontåg. Får vi nya stambanor på plats frigör vi också kapacitet för mer gods så att vi kan få ut vår export ur landet i Göteborgs hamn och även få in gods i Sve- rige och vidare ut i landet.

Det femte är det civila försvaret. Det är väl känt att när man hamnar i orostider, som vi nu har gjort i Sverige och Europa, måste fokus öka på det civila försvaret. Redundant och robust järnvägs- och spårtrafik är en av de viktigaste aspekterna för att vi ska kunna ha ett starkt civilt försvar. Den måste kunna transportera både människor och gods på ett redundant och säkert sätt.

Det sjätte är underhållet, en fråga som också varit i stort fokus här i afton. Det är rätt och riktigt som regeringspartierna säger att vi har en väldigt underhållsskuld. Problemet är bara att om vi ska utföra underhåll på överbelastade järnvägar är det förfärligt svårt. Hur gör man det? Man kanske behöver stänga trafiken mellan Göteborg och Stockholm ett halvår eller ett år. Det blir nästan omöjligt utan kraftiga problem och förskjutningar i svensk kollektivtrafik. Har vi ett redundant system blir underhållet dessutom mycket lättare.

Det sjunde är också något som har nämnts här i afton. När Europa satsar på att binda ihop städer och regioner med varandra med tåg och när man bygger Fehmarn Bält-förbindelsen, som ska vara klar 2029 och där vi får ihop regioner i södra Danmark med regioner i norra Tyskland, säger Sverige samtidigt nej. Nej, binda ihop orter i Sverige med tåg ska vi inte göra.

Det åttonde är att detta tyvärr inte är någon politik för hela landet. Man går helt miste om det perspektivet. Vad ska Harald Hansson i Hökerum tänka när lokala partiföreträdare kämpar för regionen och för att binda ihop orter när riksdagspolitikerna i samma parti samtidigt säger nej till stambanor och att man ska sluta fokusera på hela landet?

Det nionde, som jag tror är en väldigt viktig sak att komma ihåg och någonting vi kanske skulle ha kunnat komma överens om i kammaren, är att vi kunde ha talat på ett annat sätt om hastigheten. Ofta får vi höra från regeringspartierna att vi säger nej till höghastighetståg, men frågan är om

vi inte hade kunnat komma överens om att bygga stambanor där vi sänkte hastigheten från 320 till 250 kilometer i timmen, precis som för all räls som byggs i Sverige. Kanske hade vi då hittat varandra. Där finns i alla fall en öppning. Därför är det olyckligt att regeringen fattar ett stoppbeslut.

Herr talman! Ska vi bygga ett starkt Sverige måste vi klara både nyinvesteringar och underhåll. Nya stambanor är väsentliga ur oerhört många perspektiv. Jag har kort redovisat nio stycken.

Jag yrkar bifall till den gemensamma reservationen 40 under punkt 13 om nya stambanor.

I detta anförande instämde Ulrika Heie (C).

Anf. 173 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Det var en intressant uppräkningslista av vad nya stambanor skulle kunna tillföra.

För Liberalerna handlar det främst om den enorma kostnadsökningen i projektet. Centerpartiet ingick i Alliansen när vi tog beslutet att stå bakom att bygga nya stambanor. Då kostade de 120 miljarder. I dag kostar de 360 miljarder, och då har man ändå inte räknat om alla sträckor som går till Jönköping. Det kan alltså befaras landa en bra bit över 400 miljarder.

På tre sträckor finns det motiv för att fortsätta utbyggnaden. Det är Järna–Linköping och Göteborg–Borås. Man bör även titta på Lund–Hässleholm.

Det fascinerar mig att hela diskussionen här i dag nästan bara har gällt stambanor. Centerpartiet har ett hjärta för att hela landet ska leva. Men vi hör bara diskussioner om stambanorna, som främst är till för att det ska gå snabbare att resa mellan Göteborg och Stockholm och mellan Stockholm och Malmö.

Om man bara skulle bygga de här tre sträckorna skulle det kosta ungefär 200 miljarder. Med beslutet att stoppa sträckorna till Jönköping får man 200 miljarder som skulle kunna läggas på att bygga ute i landet. Man skulle kunna bygga Norrbotniabanan och många stopp mellan Göteborg och Oslo.

Hur resonerar Centerpartiet när de inte vill lägga de pengarna på andra sträckor i landet?

Anf. 174 ANDERS ÅDAHL (C) replik:

Herr talman! Det handlar egentligen inte om att folk ska åka från Göteborg till Stockholm på ett nytt sätt, vilket jag också talade om i mitt anförande. Det är inte poängen. Poängen är att man på den sträckan ska kunna ta sig från till exempel Borås till Jönköping eller från Linköping till Ulricehamn.

Av 100 procent som åker på sträckan skulle kanske 20 procent ta sig från ändstation till ändstation. Det är inte det som är idén med de nya stambanorna. Idén är, precis som jag sa i anförandet, att knyta ihop regioner med varandra. Vi ska knyta ihop städer som inte är ihopknutna i dag. Om jag ska ta mig från Göteborg, där jag bor, till Linköping låter det sig inte göras med tåg i dag. Om man bor i Jönköping och jobbar i Göteborg är det också helt omöjligt att hitta vettig pendling.

Det handlar om att knyta ihop regioner och orter med varandra. Det är ett projekt för hela landet. Jag håller alltså inte med ledamoten om att det inte skulle handla om hela landet.

Prot. 2022/23:68
23 februari

Infrastrukturfrågor

Anf. 175 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Den forskning som finns pekar entydigt på att det är den nära pendlingen, där man har många stopp och sammanför mycket människor inom en begränsad region – till exempel Göteborg–Borås och sträckningen runt Göteborg – som gör att man får tillväxt i landet. När folk kan ha nära till träffpunkter skapas innovation. Det är därför vi står bakom att ha fler stopp på sträckorna i stället för att bara titta på de långa, övergripande sträckorna.

Handen på hjärtat – hur många som bor i Ödeshög kommer att jobba i Göteborg? Hur många som bor i Jönköping kommer att ha jobb i Göteborg? Man kan också titta på hur mycket en tågbiljett skulle kosta och vad det skulle kosta att ha ett jobb i och pendla till Göteborg. Det är saker man inte har tittat på.

En annan punkt när det gäller detta är att Centerpartiet också brinner för klimatfrågorna. Den här nya stambanan skulle vara klar runt 2045, kanske 2050. Det är efter 2045 man skulle få fördelarna av att eventuellt bygga ut stambanor. Man skulle kunna lägga de 200 miljarderna på till exempel Göteborg–Alingsås i stället och få igång överflyttningen mellan sjöfart, järnväg och lastbil. Man skulle även kunna göra andra sträckor som snabbt skulle ge klimatnytta, kanske inte till 2030 men till 2035.

Även den prioriteringen från Centerpartiet förvånar mig. Varför vill man inte lägga pengarna på sådant som snabbt kan betala sig när det gäller klimatet?

Anf. 176 ANDERS ÅDAHL (C) replik:

Herr talman! Forskning när det gäller att få till arbetspendling visar, om jag minns rätt, att man under alla tider har velat ligga någonstans runt 45–50 minuter. Även om man levde av att samla ved var arbetspendling på ungefär 45 minuter lagom. Sedan blev det lite för långt. Om vi bygger ihop Jönköping med Göteborg med stambanor skulle den sträckan, enligt de planer som ligger, ta 50 minuter, och från Borås till Göteborg skulle det vara 35 minuter. Vi skulle få en regionförstoring.

Ledamoten Gellerman har rätt i att det bildas starka innovationskluster i de större städerna och runt de större hubbarna. Med en regionförstoring kan oändligt många fler människor få tillgång till de miljöerna. Om vi inte bygger ut med stambanor tvingas människor bo nära orterna.

Att vi som ett första steg prioriterar Göteborg–Borås må vara rätt nu när beslutet väl är taget. Men i så fall måste vi absolut, precis som regionföreträdarna säger, förbereda för att kunna bygga till Ulricehamn och Jönköping. Vår tillväxt i Sverige är helt beroende av att ha stora regioner och att man kan bo längre bort från centralorterna. Det är helt enkelt så det hänger samman.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 8 mars.)

§ 14 Kollektivtrafikfrågor

Trafikuskottets betänkande 2022/23:TU5
Kollektivtrafikfrågor
föredrogs.

Anf. 177 ANN-SOFIE LIFVENHAGE (M):

Herr talman! Vi debatterar i kväll – det har verkligen hunnit bli kväll – TU5 *Kollektivtrafikfrågor*.

Kollektivtrafik ligger nära människor. Den används på olika sätt genom livets alla faser. Ansvarvaret ligger ytterst hos kommuner och regioner. Men här kan vi skapa förutsättningar för att underlätta och utveckla möjligheten att använda kollektiva färdmedel för klimatsmarta resor som bidrar till klimatomställningen.

Under pandemin såg vi hur resmönstret förändrades, så att det kollektiva resandet minskade. Nu är vi i ett nytt läge där vissa arbetsmönster förändrats, med erfarenheter och nya arbetssätt som pandemin bidragit till. Det kommer därmed att vara en extra utmaning för kollektivtrafiken i sin helhet att åter nå tidigare nivåer.

Målsättningen är nu i första hand att vara det självklara, attraktiva alternativet till bilen när det gäller såväl priser som tillgänglighet, tillförlitlighet och upplevelsen i sig som resan innebär. Man kan på ett trafiksäkert sätt använda även restiden till att logga in och starta upp arbete eller studier eller rent av till vila och reflektion.

Med resenärens i centrum skapar kommuner och regioner förutsättningar för arbetsmarknadsregioner långt större än tidigare, med en väl fungerande och tillförlitlig kollektivtrafik. Det görs även genom samarbeten över regions- och landsgränser. Människors vardag ska inte försvåras av vare sig kommunala gränser, regionala gränser eller landsgränser. Livspusslet ska fungera för gymnasiestudenten Lovisa, som ska kunna lita på att hon kommer i tid till sin första lektion när hon reser över länsgränsen för sina studier. Småbarnsföräldrar ska både komma i tid till jobbet och vara trygga i vetskapen att de kan komma hem och hämta barnen på förskola och fritis på eftermiddagen.

Kollektivtrafik öppnar även för utflykter som sätter guldkant på tillvaron. När Maja, fem år, fantiserar om att ta tåget till "Modevärlden" är det med ett mått av förväntan och förtjusning över att tåget faktiskt tar Maja och hennes mamma precis dit de vill – och ett litet mått av realitet. Det samma gäller när Olle kan lämna bilen vid pendlarparkeringen, ta tåget in till storstan och se sitt älskade Hammarby utkämpa ännu ett derby.

Herr talman! För mig som moderat är en väl fungerande kollektivtrafik viktigare än höghastighetståg. Att ha spår som håller, underhålls, utvecklas och har förutsättningar att klara svenska väderförhållanden skapar förutsättningar för klimatsmarta val i vardagen varje dag.

Med en regional pendling och stationstillfällen skapar vi allt större arbetsmarknadsregioner och ger fler möjligheten att upptäcka fantastiska boendekommuner, vilket även kan spela en stor roll för känslan av kvalitet i livet i stort.

Tänk att kliva av tåget vid ett av Sveriges vackraste stationsområden, Gnesta, med Frösjön glimrande på ena sidan spåret och centrum välkomnande på andra sidan! På dryga 30 minuter från stadens sus och dus kliver

du rakt in i denna trygga, föreningstäta och entreprenörstarka lilla kommun som – mycket tack vare en fungerande kollektivtrafik – erbjuder fantastiska kvaliteter i livet för människor som uppskattar att ha nära till allt.

Här är kollektivtrafiken, när den fungerar som den borde, ett starkt alternativ till bilen. Det är halva restiden, stationstillfällena som tar mig dit jag vill och en väl utbyggd pendlarparkering för den som behöver ta bilen en del av sträckan eller kommer med bussen i stomtrafiken.

Kommuner och regioner i samverkan i Mälardalen ligger i framkant när det kommer till det gemensamma biljettsystemet Movingo. Det gör resan just så flytande och flexibel som den bör vara för att vara det attraktiva alternativet. Allt finns smidigt i appen, från A till B, och det är lätt att boka och lätt att resa över länsgränserna. Flyget har effektivt lyckats samla allt så att man bara med ett par enkla knapptryckningar får upp hela världens flygresor, och vi välkomnar att detsamma får ta plats även i det kollektiva resandet på marken.

För att göra kollektivtrafiken mer effektiv och tillgänglig behövs innovativa lösningar och ny kunskap, och där är digitalisering, delningstjänster och kombinerad mobilitet avgörande verktyg för att vi ska kunna minska behovet av personbilstransporter. Framför allt är mindre tätbefolkade delar av landet i behov av innovativa lösningar som hjälper till att underlätta för utökad kollektivtrafik när tomma bussar är förödande men så enkla saker som anropsstyrd trafik kan bidra till utbudet när behovet finns.

Vi kan ta Alice och Ebbas skolbuss som exempel. Töserna följer lätt bussens färd från starten till just deras hållplats, direkt i telefonen via appen – och allt detta från vårt köksbord samtidigt som de dricker varm choklad och planerar dagen. Det är ett säkert resande, med tydlig förväntan och tydlig information. Med mer pengar till underhåll av vägen kommer bussens nu något skumpiga färd att bli bra mycket mer trivsamt och resan gå något fortare. Då blir även bussen ett attraktivt färdmedel.

Herr talman! När tåget går som tåget – ett uttryck som snarast bör återerövas – kan det klimatsmarta resandets andel av genomförda resor öka. Med robusthet i systemet och garanterade tåglägen även för studie- och arbetspendling regionalt kan det vara en del i den omställning som krävs för att vi ska nå klimatmålen. För att nå dit krävs utbildningstillfällen som säkerställer att kompetensen finns tillgänglig och undanröjer hindret att kollektivtrafik ställs in på grund av brist på personal.

Inom kollektivtrafiken arbetar människor som genom sina insatser och med servicekänsla ut i fingerspetsarna får kollektivtrafiken att fungera smidigt varje dag. En trygg arbetsmiljö är en otroligt viktig fråga. Det är angeläget att anställda inom alla delar av kollektivtrafiken kan utföra sina arbetsuppgifter under säkra och trygga förhållanden, oavsett tid på dygnet.

Likaså ska miljön i kollektivtrafikens alla delar vara trygga för alla oss som använder den. Det kan handla om ljussättning i tunnlar och områden på väg till och från pendlarparkeringar, trygghetsvårdar ombord på tåg vissa tider på dygnet, kameror som gör det tydligt när olyckan är framme och kopplingar mellan olika enheter för att bistå varandra när så krävs.

Kollektivtrafiken ska vara till för alla. Barnvagnen ska kunna fara med på bussen eller tåget och rullstolen likaså. I andra fall är färdtjänst en avgörande faktor för att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället och leva ett aktivt och självständigt liv. Vi framhåller

därför att färdtjänst är en demokratifråga som berör både rättigheter och levnadsvillkor.

Herr talman! Gotland har en särpräglad situation som inte återfinns i övriga landet. Ingen annanstans ser man sin motorväg – eller väg över huvud taget, för den delen – stängd under en stor del av dagen på samma sätt som gotlänningarnas väg till fastlandet är. Därför är det viktigt att se till att antalet avgångar på attraktiva tider säkerställs, och dessutom till rimliga priser. Såväl gods som invånare och turister ska kunna resa på ett snabbt, smidigt, klimatsmart och kostnadseffektivt sätt.

Hutlösa priser och märkliga tider för avgångar riskerar att allvarligt skada den regionala utvecklingen. Här ligger just nu ett stort ansvar på Trafikverket i arbetet med upphandling av färjetrafik inför den kommande avtalsperioden. Gotlänningarna, näringsidkarna och semesterfirarna ska försäkras en väl fungerande trafik. Det är något vi kommer att följa noga.

Därmed yrkar jag avslutningsvis bifall till utskottets förslag i dess helhet.

Anf. 178 ADRIAN MAGNUSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Ann-Sofie Lifvenhage för anförandet. Det var många saker där som även jag som socialdemokrat kunde instämma i, till exempel att kollektivtrafiken ska vara till för alla. Det var mycket väl uttryckt. Även detta att kollektivtrafiken innebär klimatsmarta resor är givetvis viktigt att ha med sig i den här diskussionen.

Ledamoten nämnde vid ett tillfälle att kollektivtrafiken ska vara det självklara och attraktiva valet jämfört med bilen. Det är såklart angeläget att vi ser till att så många människor som möjligt reser kollektivt och inte sätter sig i stora bilar och reser en och en. Därför är jag lite nyfiken på en sak.

Ledamoten är säkert väl medveten om att man i många moderatstyrda regioner runt om i landet just nu genomför kraftiga prishöjningar inom kollektivtrafiken. I Sörmland genomförs prishöjningar, om än inte så kraftiga. Det genomförs kraftiga prishöjningar i till exempel Östergötland och Skåne – uppemot 10 procent.

Ledamoten lyfte själv priserna som en del i att skapa ett attraktivt val. Jag är därför nyfiken på hur ledamoten ser på att den attraktiviteten skadas när regionstyren där hennes eget parti är ledande höjer avgifterna inom kollektivtrafiken.

Anf. 179 ANN-SOFIE LIFVENHAGE (M) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten för frågan. Jag tycker att det är väldigt viktigt att vi ser på de olika transportslagen just utifrån ekonomi.

När jag följer biljettpreiser runt om i landet ser jag att man ändå får ganska mycket trafik för pengarna. I mitt hemlän kan man till exempel resa obegränsat mellan stationerna för 2 000 kronor i månaden, och det är ändå väldigt många mil man får resa för den peng. Det skulle jag säga är långt mycket mer attraktivt än användandet av bilen om vi ser till hur många mil man hade kommit på att tanka. Vi ser ju tyvärr att drivmedelspriserna går upp och att väldigt mycket i vårt samhälle just nu blir dyrare än vi har varit vana vid.

Anf. 180 ADRIAN MAGNUSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tackar för svaret. Ledamoten är inne precis på det som är angeläget här, nämligen att hela samhället befinner sig i en kostnadskris. Må så vara att man kan få mycket trafik för pengarna, men för en pressad student eller en pressad barnfamilj blir prishöjningen ganska märkbar i vardagen. Varenda krona är viktig för dessa familjer, studenter, pensionärer och övriga löntagare som just nu pressas hårt. Detta tycker jag är en viktig sak att ha med sig.

Jag vill också fråga lite om Gotlandstrafiken. Ledamoten nämnde i sitt anförande att Gotlandstrafiken är viktig och att något måste göras med den utveckling vi ser inom Gotlandstrafiken, dels för gotlänningarna, som har fått kraftiga prisökningar men som har en rabatt, dels för andra som reser till Gotland, såsom anhängiga och turister.

Detta har diskuterats här i kammaren förut, och min uppfattning är att regeringen har varit ganska avvisande till nya förslag utöver vad man har i statsbudgeten. Jag är nyfiken på om det finns något nytt på gång från regeringen gällande Gotlandstrafiken eller om det är samma linje som gäller. Kvarstår de tilldelade pengarna?

Anf. 181 ANN-SOFIE LIFVENHAGE (M) replik:

Fru talman! Jag tackar även för denna viktiga fråga.

Gotlandstrafiken är otroligt viktig. Det är en särpräglad situation. Precis som jag sa i mitt anförande finns det inga andra ställen i landet där motorvägen, eller gatan för den delen, är helt stängd under stor del av dygnet. Därför är Gotlandstrafiken viktig för den regionala utvecklingen, så att gotlänningarna kan få besök av farmor och farfar och så att gods kan föras både till och från ön.

Det är otroligt viktigt att priserna hålls på en nivå som gör att regional utveckling fortsätter att gynnas och att ön fortsätter att vara attraktiv som besöksmål för alla oss som inte bor permanent där. Att tillskjuta medel var en del i den konstruktion som vi har när det gäller fördelningen, där staten bidrar extra för de höjda drivmedelspriserna.

Jag skulle önska att Gotlandstrafiken kommer att kunna bedrivas med minst samma mängd resor, gärna vid ännu mer attraktiva tillfällen under dygnet och till lägre pris än vad vi har sett nu, förhoppningsvis genom förbättrad energianvändning.

Anf. 182 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! När Ann-Sofie Lifvenhage nämnde Gnesta och Frösjön kunde jag inte låta bli att ta replik, eftersom jag själv har klivit av pendeltåget där tusentals gånger på min resa till och från Stockholm.

Jag funderade på något i detta sammanhang. Vi vill ju att kollektivtrafiken ska fungera, och pendeltågen till Gnesta är ett jättebra exempel på kollektivtrafik som behövs och som får orten att växa och också utökar arbetsmarknadsregionerna. Sedan kom regionalstågen, som halverade res tiden, vilket är fantastiskt för både Gnesta, Flen och andra orter längre ut i Sörmland. En förutsättning för detta var bland annat att man byggde Grödingebanan, där vi kan åka 250 kilometer i timmen, och att man byggde Citybanan, som gjorde att det inte blev så igenkorkat här inne i Stockholm.

Min fråga till ledamoten Lifvenhage är varför Moderaterna inte unnar folk i södra Sverige utefter Södra stambanan samma privilegium att åka på ett bra och smidigt sätt med kollektivtrafiken, som det ju handlar om. De riskerar nu, när tågen från kontinenten blir fler, att bli sittande fast där. Vi ska väl inte bara tänka utifrån perspektivet Stockholm och Mälardalen?

Anf. 183 ANN-SOFIE LIFVENHAGE (M) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Helldén, för frågan!

Det är lite ledsamt att ledamoten valde att lämna en alldeles fantastisk boendekommun som verkligen erbjuder det lilla extra för alla.

Jag och Moderaterna anser att det är viktigt med kollektivtrafik i hela landet. Kollektivtrafiken behöver inte se exakt likadan ut, för vi har olika förutsättningar i olika delar, men man bör kunna resa inom en timme, vilket är vad som vanligtvis anses okej för en resa mellan arbetet och hemmet. Där har vi sett en möjlighet för storstäderna att lätta på boendetrycket, medan kranskommunerna kan vara blodomlopp och se till att det finns kvalitativa boendemiljöer inom reseavståndet en timme.

Anf. 184 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Men det behövs även i södra Sverige, och man kan knyta ihop regionerna. Det innebär att de också kan växa. När vi har en bra kollektivtrafik i Mälardalen innebär det att Mälardalen och de orter som finns utanför växer. Gnesta är en fantastisk ort att bo i, och ni som inte har gjort det kan prova det, som jag har gjort.

Det är inte bara där detta behövs, utan det behövs också i södra Sverige. När vi pratar om nya stambanor handlar det om Jönköping, Borås och så vidare, men det handlar också om de befintliga orter som finns utefter Södra stambanan. De behöver en bra kollektivtrafik, och med den expansion som kommer att ske ser jag det som problematiskt att Moderaterna och regeringen gör en tvärbromsning när det gäller nya stambanor.

Det ska väl inte bara vara Mälardalen som växer, eller hur?

Anf. 185 ANN-SOFIE LIFVENHAGE (M) replik:

Fru talman! Nej, självklart är det kollektiva resandet lika viktigt över hela landet, men vi har också olika sätt att resa i olika delar av landet.

När det gäller nya stambanor för höghastighetstågen respekterar jag att vi har olika inställning, men jag ser att de pengar som frigörs när man inte bygger höghastighetståg kommer att kunna bidra på ett mer effektivt sätt till det regionala pendlandet. Detta gör att jag ser positivt på att vi kommer att kunna ha en kollektivtrafik värd namnet i hela landet.

Fler stationstillfällen innebär att fler har möjlighet att både kliva på och kliva av på sin väg till jobbet. Det hade inte varit möjligt om vi i stället hade använt pengarna till resor från A till Ö. Där tror jag mer på A till B eller kanske A till D.

Anf. 186 ULRIKA HEIE (C):

Fru talman! Kollektivtrafiken är viktig för att det ska gå att leva, bo, resa och arbeta i hela Sverige.

Jag tror att vi är många som den senaste tiden har sett vilka möjligheter det finns för kollektivtrafiken att ställa om i grön riktning. Vi var några

som gjorde ett spännande studiebesök på båt företaget Candela här i Stockholm. De tittar på hur man med eldrivna färjor kan ta sig fram i Stockholm på halva restiden.

Det är klart att det är otroligt viktigt att kollektivtrafiken utvecklas och finns i hela Sverige och inte bara blir en förtätande faktor i storstäderna. För Centerpartiet är det viktigt att arbeta för att detta ska ske. Det sker genom teknikutveckling och genom att vi digitaliserar på olika sätt. Det finns många tjänster som vi kan knyta till kollektivtrafiken som vinner på digitalisering, oavsett om det är wifi-uppkopplingsmöjligheter, gemensamma biljettsystem eller något annat.

Fru talman! För Centerpartiet är det viktigt att driva på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar på 70 procent till 2030 för våra inrikes transporter. Jag tycker att det är bra att det i utskottets texter står att det är just detta mål man ska nå, så där har vi en enighet i hela trafikutskottet.

I detta arbete spelar, som jag tidigare sa, kollektivtrafiken en viktig roll, delvis för att vi reser klimatsmart tillsammans. Det finns stora möjligheter att kombinera resande med hjälp av forskning och ny teknik.

I detta sammanhang skulle jag vilja passa på att lyfta fram K2, ett nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik som bedriver forskning om kollektivtrafiklösningar i nära samarbete med kollektivtrafikens aktörer. Forskningsprojekten kan till exempel handla om kollektivtrafik och samåkning på landsbygden, om digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov och om att realisera ny mobilitet och så mycket mer. Men det är inte bara K2 som jobbar med forskning på detta område. Det gör även VTI, som bedriver spännande och viktig forskning.

Fru talman! Politiken och kollektivtrafikens aktörer arbetar alla för att nå målet att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer. Men som tidigare talare också har varit inne på tappade kollektivtrafiken resenärer på många sätt under pandemin, ned till 20 procent. Och nu har vi två år på oss att riktigt fundera på hur vi ska stärka förutsättningarna för kollektivtrafiken att växa och nå målet.

Fru talman! En annan viktig del när vi pratar om kollektivtrafik handlar om jämställda förutsättningar. Tyvärr har vi bara under de senaste dagarna kunnat se hur jämställdheten går bakåt på ett väldigt tråkigt sätt. Man uppmärksammade häromdagen att lönegapet mellan män och kvinnor ökar igen efter att ha slutits under 15 år, och det är givetvis alarmerande på många sätt.

En viktig faktor för ett jämställt arbetsliv är att vi har en fungerande kollektivtrafik. Vi vet att kvinnors arbetsmarknadsregioner många gånger är mindre än mäns arbetsmarknadsregioner. Och här tänker jag att vi har ett särskilt ansvar för att se hur vi med hjälp av kollektivtrafik som används av fler kvinnor faktiskt kan se att arbetsmarknadsregionerna kan öka.

Jag ska inte ta tågfrågan en gång till, för det gjorde vi i den förra debatten. Men satsningar på nya stambanor hade gett kvinnor i till exempel Jönköping möjligheter att på ett helt annat sätt vidga sin arbetsmarknadsregion jämfört med dagens situation.

Vi måste ha bättre förutsättningar för arbete, studier, hämtning på förskola med mera. Och jag ser också att utskottsmajoriteten välkomnar det som den förra regeringen skrev i infrastrukturpropositionen, nämligen att en viktig utgångspunkt i utvecklingen av transportinfrastrukturen är att beakta jämställdhetsperspektiv i alla delar av processen. Så det finns alltså en stor och bred majoritet för detta också i utskottet.

Fru talman! En situation som har uppmärksammats under hela hösten men också nu i vår är det som den tidigare ledamoten från Moderaterna lyfte fram, nämligen situationen för människor på Gotland där färjetrafiken är en del av kollektivtrafiken. Det är klart att den kostnadsökning som man har sett och som man hänvisar till är oerhört svår att leva med. Det handlar om att ungdomslag ska kunna åka till fastlandet för att tävla, det handlar om att familjer ska kunna ses med någorlunda regelbundenhet och så vidare.

Ledamoten Lifvenhage sa i sitt anförande att man hade ett stort hopp om Trafikverkets kommande upphandling. Men jag hoppas och vet att det tas initiativ på olika sätt, och jag hoppas att vi innan denna upphandling blir klar också får se initiativ från den nuvarande regeringen inom den närmaste tiden.

Fru talman! Förutom dessa frågor driver vi frågor om gränsöverskridande kollektivtrafik. Vi vill se en översyn av färdtjänstlagen för att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning, som inte kan utnyttja allmänna kommunikationer, att resa på ett tryggt sätt från dörr till dörr.

Vi har sex reservationer på detta område och står givetvis bakom alla. Men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 9 som handlar om en jämställd kollektivtrafik.

Anf. 187 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! I kväll debatterar vi trafikutskottets betänkande om kollektivtrafiken. Och jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag i dess helhet.

Det är nog många av oss som dagligen använder kollektivtrafiken runt om i landet. Med exempelvis bussar, pendeltåg, tunnelbana, båt och spårvagn tar vi oss till arbetet, skolan eller fritidsaktiviteter. Det är för många av oss en självklarhet att förflytta oss på detta sätt. Men för en del finns inte detta alternativ. Tyvärr ser vi att många linjer har lagts ned i olika delar av Sverige, och kollektivtrafiken blir då inget alternativ.

Men ibland går det åt ett annat håll, som hemma i mitt hemlän Östergötland, där den nya politiska ledningen i regionen både återför och öppnar en ny busslinje för landsbygdstrafiken utanför Norrköping. Det är naturligtvis väldigt glädjande och positivt för de boende. Men det är också en viktig signal till oss alla som bor på landsbygden att det går att tänka om när det gäller kollektivtrafiken.

Fru talman! Det är viktigt att framhålla att kollektivtrafiken i första hand är en fråga för regionen och för kommunala överväganden. Det är viktigt för oss i riksdagen och i regeringen att främja kollektivtrafiken genom exempelvis den nationella planen för transportinfrastrukturen och investeringar i järnvägar och busskörfält.

Jag är därför glad över att vi har en regering som lägger 1 miljard på att förbättra vägunderhållet där bussar dagligen trafikerar. Med dessa pengar kan vi fylla det stora hål som vi har i underhållsskuld och som byggts upp under många år. Pengar kommer att gå till beläggningsunderhåll, linjemålning, broreparationer med mera för att våra vägar ska bli säkrare att färdas på.

Jag vill också passa på att säga någonting om Gotlandstrafiken. Gotlandstrafiken är en livsnerv mellan Gotland och fastlandet. Vi vet att biljettpriserna har höjts kraftigt på grund av de höga bränslekostnaderna, som har sin grund i Rysslands krig i Ukraina.

Att det finns en god förbindelse är oerhört viktigt, inte bara för gotlänningarna utan också för oss på fastlandet. Exempelvis produceras många av de livsmedel som vi äter på fastlandet just på Gotland. För oss på fastlandet som verkligen behöver öka vår livsmedelsberedskap är livsnerven lika viktig som för gotlänningarna. Det är därför viktigt att regeringen har tillfört pengar till Gotlandstrafiken för de ökade bränslekostnaderna.

Anf. 188 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Fru talman! Jag står självklart bakom alla reservationer från Socialdemokraterna, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 1.

För oss socialdemokrater är kollektivtrafiken grundläggande för att klara vår tids stora samhällsutmaning, klimatet, samt för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. Människor ska ha möjlighet att resa till arbetet, till fritidsaktiviteter och till vänner. Kollektivtrafiken är ett viktigt instrument för att ge människor ett av de mest instrumentala värden som vi har – frihet.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att kunna klara detta mål är det viktigt att kollektivtrafiken är väl utbyggd. Det är viktigt att vi ser till att människor i så många fall som möjligt väljer att sätta sig på exempelvis bussen, tåget eller spårvagnen för att genomföra sin resa.

Vi behöver se till att kollektivtrafiken blir det naturliga valet för var och en som ska resa. Det är en i högsta grad politisk uppgift. Det är i högsta grad en uppgift för oss i denna kammare. Och det är i högsta grad en uppgift för varenda folkvald i detta land.

För oss socialdemokrater är det angeläget att fler människor väljer att resa kollektivt. Det finns ett mål om att år 2025 ska 25 procent av alla resor genomföras med gång, cykel och kollektivtrafik; det är det så kallade GCK-målet. För att det ska uppnås krävs en kollektivtrafik som är tillgänglig, prisvärd och attraktiv.

Kollektivtrafiken behöver vara tillgänglig på så sätt att den rent faktiskt finns – i städer och på landsbygden, på obekväma arbetstider, på helger och nätter – och inte minst att alla, oavsett fysiska och psykiska förutsättningar kan använda den.

Kollektivtrafiken behöver vara prisvärd på så sätt att avgifterna inte är så höga att människor väljer bort den. Resenärer ska inte drabbas av skrämselfhicka när de betalar sin resa.

Kollektivtrafiken behöver vara attraktiv på så sätt att dessa faktorer gör den till ett naturligt alternativ att resa med. Den måste som sagt finnas i hela landet, inte bara i storstäderna, och även på tider då det inte råder

traditionell så kallad rusningstrafik. Det är vidare angeläget att kollektivtrafikens huvudsakliga fokus inte blir att finnas bara där den kan gå med vinst utan även på andra ställen i landet.

Fru talman! Kollektivtrafiken är ett utmärkt exempel på hur man kollektivt kan lösa samhällsutmaningar. När man reser kollektivt skapas mer utrymme på väg och järnväg för andra transporter, exempelvis gods. Man gör också en kollektiv ansträngning för att minska klimatpåverkan och bidrar till att säkerställa den här planetens överlevnad. Vi är nog alla medvetna om att det är kollektivt, tillsammans, som vi kan lösa några av vår tids stora samhällsutmaningar – inte var och en för sig.

Jag vill ta tillfället i akt att nämna att för oss socialdemokrater är det självklart att kollektivtrafiken är viktig ur ett jämställdhetsperspektiv. Det är i huvudsak kvinnor, inte sällan i välfärdsyrkena, som reser kollektivt. Satsningar på kollektivtrafiken är således också satsningar på jämställdheten och på att göra det möjligt för fler kvinnor att resa. Även det är ett viktigt perspektiv att ha med sig.

Fru talman! Kollektivtrafiken är i huvudsak ett regionalt och kommunalt ansvar. Det är där utformningen avgörs och priserna sätts. Den förra socialdemokratiska regeringen tog dock flera initiativ för att ge regionerna och kommunerna möjlighet att utöka kollektivtrafiken. I sammanhanget förtjänar särskilt stadsmiljöavtalen att lyftas fram. Stadsmiljöavtalen möjliggör för landets kommuner att söka medel för att utveckla kollektivtrafiken. I den nationella plan för infrastrukturen som antogs av riksdagen i somras avsätts 1 miljard kronor årligen till stadsmiljöavtalen. Det är pengar som kommer att möjliggöra utbyggd kollektivtrafik i hela landet.

Fru talman! Flera regioner genomför just nu kraftiga prishöjningar i kollektivtrafiken. Det är en beklaglig utveckling som riskerar att skada målet att fler ska resa med gång, cykel och tåg och målet att Sverige ska vara utsläppsneutralt år 2045.

Vi socialdemokrater hade i vårt budgetförslag skjutit till mer pengar till landets kommuner och regioner än vad regeringen gjorde, och vi ville dessutom se avgiftsfria resor i kollektivtrafiken för unga och studerande under sommaren. Det hade inneburit att fler kunnat resa och då rest kollektivt.

Fru talman! Jag vill fästa särskild uppmärksamhet vid Socialdemokraternas ambition att alla unga och studerande skulle ha kunnat resa avgiftsfritt med kollektivtrafiken under sommaren. Det hade varit en viktig reform, inte minst i dessa tider av kostnadskris. Det hade gett unga och studerande, som pressas hårt av skenande kostnader, ett välkommet andrum. Redan i dag går studenter i Lund, Stockholm, Uppsala och flera andra studentstäder back tusentals kronor varje månad. Vill man säkra kompetensförsörjningen och bildningen framöver kan man inte låta unga och studerande gå under i den pågående kostnadskrisen.

Att möjliggöra för unga och studerande att resa avgiftsfritt med kollektivtrafiken under sommaren hade givetvis haft många andra och mer långsiktiga effekter än att hjälpa hårt pressade studenter här och nu. Det hade gett unga möjligheter att leva friare liv och skapat tidiga vanor att resa kollektivt. Det hade varit bra för klimatet och för transportsystemet. Vi socialdemokrater är helt enkelt övertygade om att detta är en viktig reform som hade gjort stor samhällsnytta.

Fru talman! Jag vill också ta tillfället i akt att säga några ord om Gotlandstrafiken. Gotland är en del av Sverige. Det är därför angeläget att det är möjligt för människor från resten av Sverige att resa till Gotland men framför allt för gotlänningarna att ta sig till och från fastlandet.

Gotlänningarna pressas just nu hårt av skenande kostnader för biljettpriserna till och från ön. På nästan ett år har Gotlandstrafiken sett en prisökning på över 50 procent. Det dynamiska prissystemet gör att det mitt i veckan i februari kan kosta 2 800 kronor för en enda person att korsa kommungränsen. Särskilt hårt av alla dessa kostnadsökningar pressas de som bor på fastlandet men som har släkt och vänner på Gotland. För denna grupp är resorna ännu dyrare.

Vi socialdemokrater vill betona vikten av att Gotlandstrafiken fungerar och att det är möjligt för människor att resa till och från Gotland för en rimlig kostnad. Allt annat riskerar att skada bilden av Gotland som en naturlig del av Sverige.

Det märks redan nu hur gotlänningarna upplever stor frustration i frågan, inte minst genom den namninsamling som genomförs med anledning av de skenande kostnaderna för gotlänningarna och dem som vill ta sig till Gotland. I sammanhanget vill jag också, precis som tidigare talare, ta tillfället i akt att säga att särskild uppmärksamhet måste riktas mot den upphandling som snart kommer att genomföras av Gotlandstrafiken. Den kommer att bli oerhört viktig för Gotlandstrafikens och Gotlands utveckling.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag säga några ord om färdtjänsten. Det finns en oroande utveckling att vissa regioner i syfte att spara pengar kraftigt försvårar tillgången till färdtjänst för de människor som är i behov av den. För oss socialdemokrater är det självklart att alla människor, oavsett funktionsvariation, ska ha möjlighet att resa. Friheten kan inte och får inte begränsas till att inte omfatta de människor som exempelvis saknar syn eller har nedsatt rörelseförmåga. Det är en viktig uppgift för oss som politiker.

(Applåder)

Anf. 189 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! I dag ska vi debattera kollektivtrafikfrågor. Kollektivtrafiken spelar en mycket viktig roll för att människor ska kunna få ihop sin vardag. Cirka 20 procent av alla inrikesresor sker med kollektivtrafik. En väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att hela transportsystemet i Sverige ska fungera.

Kollektivtrafiken knyter ihop och samverkar med transporter på väg och järnväg och med sjöfart och flyg. Att resa med buss, spårvagn, tunnelbana, pendeltåg eller båt minskar också utsläppen och trängseln på vägarna runt städer och större tätorter. Kollektivtrafiken behöver därför fortsätta att byggas ut i hela landet.

Ur klimatsynpunkt är kollektivtrafiken i dagsläget den viktigaste orsaken till att vi har så låga utsläpp som vi ändå har i Sverige. Om klimatmålet för 2030 ska nås kommer kollektivtrafiken också i framtiden att spela en mycket viktig roll. Det är väldigt positivt att större delen av kollektivtrafiken är fossilfri i dag. Men arbetet med fossilfrihet måste fortsätta, och därför vill Liberalerna att all kollektivtrafik på väg och spår ska drivas av el eller fossilfria bränslen senast 2030. Vi vill också påskynda omställningen

till fossilfri kollektivtrafik genom att energiskatten på elbussar jämföras med den på annan kollektivtrafik.

Fru talman! Liberalerna vill se ett ökat fokus på hela transporten, alltså hur lång tid det tar att åka från dörr till dörr. Det är ju den tiden som räknas för en person. Vi har tidigare i dag pratat om nya stambanor. Man lägger miljarder på att korta tiden som tillbringas på tåg med kanske 30 minuter.

Man kan ta som exempel den som tar en timme på sig att åka till jobbet – det är ungefär vad människor tycker är acceptabelt. En kvart är i bästa fall den tid det tar att ta sig till tågstationen och att ta sig därifrån till jobbet. Det innebär att en tågresa på ungefär 30 minuter är vad man klarar av.

Ska man minska totaltiden från dörr till dörr behöver alltså större fokus läggas på alla situationer där man går från ett trafikslag till ett annat. Utöver det självklara med tajmade tidtabeller vill vi liberaler se fler och bättre planerade pendelparkeringar, bättre utrustade hållplatser och smidigare övergångar vid hamnar och flygplatser. Man behöver också fokusera på upplevelsen och trafiksäkerheten för barn, äldre och funktionsnedsatta vid byte.

Därför är det glädjande att till exempel den planerade tågförbindelsen ut till Landvetter flygplats nu är på gång i samband med järnvägsbyggnationen mellan Göteborg och Borås. Samtidigt behövs utbyggd kollektivtrafik till Arlanda – allt för att minska beroendet av bilen.

Fru talman! Kollektivtrafiken till Gotland i form av Gotlandsfärjorna är en förutsättning för att Gotland ska fungera på ett bra sätt. Nu pågår arbetet med en ny upphandling av Gotlandstrafiken, där främst invånarnas och näringslivets behov bör beaktas.

I och med kriget i Ukraina har Gotlands och Gotlandstrafikens betydelse för totalförsvaret också ökat. Krigets konsekvenser har starkt påverkat bränslepriserna i Sverige. Detta har tydligt visat sig, inte minst när det gäller Gotlandstrafiken. Transporter till ett rimligt pris är en förutsättning för att Gotland fortsatt ska fungera och kunna utvecklas.

Fru talman! Liberalerna värnar rätten och möjligheten till färdtjänst. Antalet beviljade ansökningar om färdtjänst har dock minskat de senaste åren. Vi behöver bevaka utvecklingen av rättspraxis för alla färdtjänstillstånd men i synnerhet för tillstånd för synnedsatta.

Allt fler kommuner och regioner nekar tillstånd med motivet att personer som har grav synnedsättning eller är blinda ska lära sig sträckan till kollektivtrafiken utantill. Eftersom de kan gå anses de inte behöva färdtjänst, trots att de inte kan se. Det är därför positivt att Trafikanalys nu utreder hur kommuner ger tillstånd för färdtjänst med särskilt fokus på synnedsatta. Uppdraget ska presenteras den 31 mars i år, så vi får se vad de kommer fram till.

Fru talman! Angående färdtjänst kan jag också konstatera att de nordiska länderna har olika nationella system för färdtjänst för personer med funktionsnedsättning. Detta gör att det i dag tyvärr inte finns någon möjlighet för personer som är bosatta i gränsområdena att resa över nationsgränserna med färdtjänst. Jag anser därför att rätt till färdtjänst över nationsgränserna för personer som är bosatta i gränsområdena bör säkerställas i samarbete mellan de nordiska länderna.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i hela landet. Trafikutskottets grupp för forsknings- och framtidsfrågor tog under förra mandatperioden fram en forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden. Nya former av

kollektivtrafik, bildelning, kombinerade transporter och elbilar kan på kort sikt öka tillgängligheten på landsbygden. På lite längre sikt kan drönare, elflygplan och självkörande minibussar bidra till ökad tillgänglighet. Det är viktigt att sprida kunskap om vilka mobilitetslösningar som fungerar i olika sammanhang.

Fru talman! Vi behöver bejaka den tekniska utvecklingen. Med utbyggt bredband kan digitala tjänster ge oss möjlighet till klimatsmarta val i trafiken. I dag har vi samtidigt bilpooler, elsparkcyklar, elcyklar och mopedbilar, och i framtiden har vi självkörande bilar. Jag anser att vi behöver utreda hur kollektivtrafiken kan möjliggöra att dessa nya transportmedel inkluderas. Detta bör också inkludera delningsekonomin nya koncept för taxi. Regelverken behöver ses över så att vi kan tillvarata de möjligheter som den tekniska utvecklingen ger.

Slutligen, fru talman, vill jag säga att svensk kollektivtrafik gick igenom en mycket svår tid under pandemin. Det fanns krav på att upprätthålla trafiken för att människor skulle kunna ta sig till jobbet samtidigt som det var väldigt få resenärer. Detta skapade stora ekonomiska bekymmer för både regioner och företag, vilket kollektivtrafiken lider av än.

Sveriges Bussföretag, Tågföretagen och Svensk Kollektivtrafik tog under 2022 ett initiativ för en nystart för kollektivtrafiken i Sverige. Här finns en lång rad förslag som vi bör beakta, så att kollektivtrafiken kan förbli attraktiv för människor runt om i vårt land.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag till beslut.

Anf. 190 DANIEL HELLDÉN (MP):

Fru talman! Kollektivtrafiken är ryggraden i ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken är basen i ett modernt samhälle. Den är grunden för ett jämlikt och jämställt resande.

Vi tar ibland kollektivtrafiken för given, men den måste värnas och hela tiden utvecklas. I dessa tider av kriser – ekonomiska och klimatmässiga – måste kollektivtrafiken ges tillräckliga utvecklingsmöjligheter och resurser. Det handlar om rätt fysisk infrastruktur, plats i transportsystemet och ekonomiska resurser. Vi måste tillsammans se till att kollektivtrafiken fungerar så smidigt och effektivt som möjligt. Staten, regionerna och kommunerna måste samordna sina insatser.

En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik utgör enligt min uppfattning en grundförutsättning för att klara både arbets- och fritidsresor på ett hållbart sätt. För en kraftigt ökad andel kollektivtrafikresande måste kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och bättre kvalitet. Därför anser Miljöpartiet att det behövs kraftfulla åtgärder för att stödja de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och för att få tillbaka resenärerna och förtroendet för kollektivtrafiken.

Under coronan ändrades arbetsplatsernas rutiner och därmed resenärernas resandemönster. Färre reser, och resandet ser annorlunda ut. Detta ställer krav på nytänkande inom kollektivtrafiken. Behovet av utbud kvarstår, men intäkterna minskar. Det här är en utmaning som vi måste klara av.

Det ska vara tryggt och bekvämt att resa kollektivt. Det bidrar till att utvidga arbetsmarknadsregionerna och förbättra förutsättningarna för jobb och tillväxt.

För utvidgade arbetsmarknadsregioner krävs bra regional trafik, och i stora delar av landet krävs därmed utbyggd spårbunden trafik. I söder har vi en oroväckande utveckling i och med att regeringen har stängt ned respektive omprövat byggandet av nya spår och nya stambanor. Detta främjar inte en hållbar utveckling. Trängseln på spåren måste lösas.

Vi behöver skapa ett smidigt nationellt biljettsystem som ger resenärerna en sömlös resa. Vi behöver ett system som premierar regelbundet resande över regiongränserna. Det är inte nödvändigt att systemet är statligt styrt, utan detta kan i praktiken lösas inom Samtrafiken och de redan uppbyggda clearingsystem som finns där. Den tekniska utvecklingen av kortsystemen hjälper också till här.

Regeringen tog i höstas bort medlen för ett nationellt biljettsystem i budgeten, vilket är beklagligt. Utvecklingsmedel behövs.

För städerna och den utveckling som behövs där krävs ett statligt åtagande. Stadsmiljöavtalet, som bland annat har gått till den nödvändiga hållbara kollektivtrafikutbyggnaden, bör stärkas. Men även här har vi sett en neddragning av budgetmedlen. Om vi ska kunna få en ökad andel kollektivtrafikresande, vilket är ett mål vi behöver hålla i för att klara att upprätthålla ett smidigt transportsystem, minska trängseln i städerna och skapa ett system som håller sig inom ramarna för vad naturresurserna och klimatet tål, behövs medel och samordning.

Vår infrastrukturminister har dock skickat signaler som går i rakt motsatt riktning. ”Planera för fler bilar i städerna”, säger ministern. ”Planera städerna för fler bilar!” Det känns verkligen som att vi flyttats tillbaka till svenskt 50-tal och vurmen för bilen, parkeringshusen och de breda, flerfiliga motorvägsliknande sår som togs upp i våra stadsmiljöer. Detta är oroväckande.

Kollektivtrafiken är resurssnål, klimatsmart och avgörande för att vi ska klara klimatomställningen. Jag anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på en handlingsplan för hur målet om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska kunna uppnås.

I två av tre storstadsregioner, Stockholm och Västra Götaland, ser vi hur priserna på kollektivtrafiken frysts eller, som i Västra Götaland, sänkts. Miljöpartiet sitter med i båda styrena. I Region Skåne där samma konstellation som i regeringen styr, M, KD och Liberalerna med stöd av SD, höjer man priserna med upp till 10 procent. Det är problematiskt. Vi kan inte höja priset på kollektivtrafiken. Vi måste hitta system som stärker resandet och håller tillbaka biljettpriserna inom kollektivtrafiken så att vi får fler som reser hållbart, jämlikt och jämställt.

En av de bästa reformerna som sett dagens ljus var det färdmedelsneutrala reseavdraget. Detta system skulle premiera just dem som tog kollektivtrafiken till jobbet, men det skrotades av regeringen. I stället höjde man stödet till bilåkande och fossila drivmedel kraftigt. Vi ser ett tydligt mönster: Regeringspartierna sänker i stället för stärker kollektivtrafiken.

Fru talman! Vi behöver värna och utveckla kollektivtrafiken – bussen, spårvagnen, tunnelbanan, pendeltågen och regiontågen – men den nya regeringen styr i stället med berätt mod bort från en hållbar utveckling.

Fru talman! För tids vinnande väljer jag att inte yrka bifall till någon av Miljöpartiets reservationer.

Anf. 191 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Jag står bakom alla våra reservationer men yrkar bifall endast till reservation 16 om färdtjänst.

Fru talman! Många har svårt att få livspusslet att gå ihop. Kanske bor man en bit utanför stan och är beroende av bil för att lämna och hämta barn, handla, skjutsa till fritidsaktiviteter med mera. Andra lever ett mer stillsamt liv, bor centralt och har tillgång till kollektivtrafik direkt utanför bostaden och reser kollektivt till sin arbetsplats. Många faktorer avgör vilken transport man väljer. Jag själv tycker inte om att köra bil och kör kanske bara 300–400 mil om året. Jag föredrar absolut att åka kollektivt.

Behoven kan också förändras över tid. När man som liten går i skolan går eller cyklar man, om man inte får skjuts. Som lite äldre kan man åka kollektivt. När man får ett jobb och flyttar hemifrån hamnar man kanske på en plats med mindre kollektivtrafik. När familjen sedan utökas behöver man utföra fler transporter. Då kan det vara svårt att välja kollektivtrafiken. Tiden räcker inte för allt, och man vill inte lämna barnen på dagis klockan 6 och hämta dem klockan 18 eftersom det blir alltför långa dagar för barnen. Därför är man beroende av bilen.

I ett land med växande befolkning och för dem som inte kan köra bil måste ett gott kollektivtrafikutbud finnas. Men att det råder skillnader i landet faller sig naturligt, till exempel mellan Åsele och Stockholm. För att öka möjligheten att välja kollektivtrafik vill vi att det byggs fler trygga och säkra pendlarparkeringar. Då kan man ta bilen dit och sedan smidigt byta till kollektivtrafik.

Fru talman! Man ska inte behöva vara civilingenjör för att köpa biljett i kollektivtrafiken. För de resvana med månadskort är det sällan problem, men för sällanresenärer, äldre och funktionshindrade är det svårare. Vi menar att biljettsystemen i så stor utsträckning som möjligt bör anpassas så att personer med olika funktionsnedsättningar själva ska kunna boka och köpa biljetter. Dessa system bör utformas i samråd med brukarorganisationer för att de ska passa så många som möjligt.

Det kan också bli problem om man behöver åka över länsgränser eftersom systemen är olika. Det underlättar inte resandet. Sverigedemokraterna välkomnar en satsning på ett gemensamt biljettsystem för landet som gör det lättare att resa kollektivt i hela Sverige.

Fru talman! Färdtjänsten är en del av kollektivtrafiken. Ibland är den avgörande för att brukarna ska få ett drägligt liv. Men den fungerar tyvärr inte likadant i alla kommuner. I vissa kommuner fungerar det bra, i andra mindre bra. Vi menar att färdtjänsten ska vara en god, likvärdig och flexibel samhällsservice. Personer med funktionsnedsättning ska kunna arbeta, vara föräldrar och ha en meningsfull fritid. Därför måste en översyn av färdtjänstlagen göras för att stärka densamma och göra den mer rättvis så att den inte utgör ett hinder för vissa personer med handikapp.

Anf. 192 ADRIAN MAGNUSSON (S) replik:

Fru talman! Patrik Jönsson tog upp frågan om ett nationellt biljettsystem. Det ströks ur regeringens budget, och när jag ställde en fråga om det till ansvarigt statsråd under en frågestund blev det tydligt att det inte kommer att genomföras och att regeringen prioriterar annat.

Sverigedemokraterna har ett avgörande och ett i det närmaste dominerande inflytande på regeringen, så varför har det nationella biljettsystemet strukits ur budgeten om Sverigedemokraterna brinner för det?

Anf. 193 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Det kan jag faktiskt inte svara på. Jag har ingen aning, för jag satt inte med i de förhandlingarna. Vi har med det, men det är ju ett givande och tagande. Det finns kanske en naturlig förklaring.

Rent spontant kan jag tycka att kostnaden ska bäras av regionerna. Det är trots allt i regionerna som systemen nyttjas, så det är inte en statlig fråga utan en regional eller kommunal fråga. Jag har därför inga problem med att finansieringen sker den vägen. Skattebetalarkollektivet kommer att få samma kostnad oavsett om staten eller regionerna eller kommunerna betalar det.

Men jag har som sagt ingen insyn i detta.

Anf. 194 ADRIAN MAGNUSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten för ett ärligt svar.

Det har funnits i statsbudgeten tidigare, och vi socialdemokrater har historiskt drivit denna fråga. Jag delar uppfattningen att det hade varit ett stort lyft för kollektivtrafiken med ett nationellt biljettsystem. Vi får väl se om det kan komma på plats på ett annat sätt, genom SKR eller så. Jag tycker dock att det vore naturligt att staten tog ansvar för ett nationellt biljettsystem och att regeringen drev denna fråga.

Jag hoppas att ledamoten med sina direkta ingångar till Regeringskansliet driver denna fråga i de sammanhang där han verkar. Det kan ju inte vara så att man säger en sak innan man går in i kammaren, en sak när man är i kammaren och en sak när man är utanför kammaren.

Anf. 195 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Just jag har inte den direkta ingången, det har jag faktiskt inte, men jag kan absolut driva det i vår grupp.

Jag blev här faktiskt upplyst om något jag inte kände till, varför jag såklart tar frågan med mig. Det är ju en viktig fråga. Sedan får vi väl se var den landar.

Det är kanske inte jättemånga som pendlar eller reser så frekvent att man behöver ha buss i Skåne och i Stockholm. Men för dem som gör det är det ganska smidigt och viktigt.

Det är för det första en kostnadsfråga. Jag menar att man inte ska behöva ha månadskort i Skåne och Stockholm och betala fullt ut för det om resandet inte är proportionellt fullt ut. Det tror jag är något som vi skulle kunna samverka om i det här systemet så att man får ett rimligare pris. Så är det ju när man samverkar mellan olika regioner och över regiongränser – då finns det biljetter. Movingo är ett exempel på en sådan biljett där man kan få ett bättre pris än om man hade köpt separata resor i varje region.

Jag ska för egen del ta det här med mig. Vi bör titta på det. Sedan är frågan som sagt om regionen, kommunen eller skattebetalarna betalar för riket, så att säga. Vi hade kanske kunnat få ett större framåt driv i frågan. Jag hoppas verkligen att det löser sig.

Varför SKR inte tagit itu med detta tidigare kan jag också undra. Jag kan hålla med om att det är en organisation som borde ha gjort det. Men

vi kan titta på SKR och hur länge den organisationen funnits. År 2023 finns det inte ens ett gemensamt patientjournalssystem för hela Sverige. Det säger ganska mycket om SKR:s handlingskraft, kan jag tycka, och det är beklämmande.

Jag tackar för frågan från ledamoten Adrian Magnusson, och jag önskar att vi kan se över och lösa den här frågan.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 8 mars.)

§ 15 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
EU-dokument
COM(2022) 672 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en unionsram för certifiering av koldioxidupptag

§ 16 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 22 februari

2022/23:226 Regemente i Kiruna

av *Peter Hultqvist* (S)
till försvarsminister Pål Jonson (M)

2022/23:227 Körformåga vid synfältsbortfall

av *Gunilla Svantorp* (S)
till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2022/23:228 Exitskatteutredningens nedläggning

av *Mathias Tegnér* (S)
till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2022/23:229 Brister inom Sis verksamhet

av *Gustaf Lantz* (S)
till statsrådet Camilla Waltersson Grönvall (M)

§ 17 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 22 februari

2022/23:381 Bevarandet av ubåten Som

av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister Tobias Billström (M)

2022/23:382 Skolbarns tillgång till bemannade skolbibliotek

av *Ewa Pihl Krabbe* (S)
till statsrådet Lotta Edholm (L)

Prot. 2022/23:68
23 februari

Kollektivtrafikfrågor

2022/23:383 Ej färdigställda järnvägssträckor

av *Linda W Snecker* (V)

till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2022/23:384 Ekonomisk trygghet för individer med intellektuell funktionsnedsättning

av *Jessica Rodén* (S)

till statsrådet Anna Tenje (M)

2022/23:385 Minskade utsläpp av förpackningar

av *Rickard Nordin* (C)

till statsrådet Romina Pourmokhtari (L)

§ 18 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 22 februari

2022/23:322 Havsbaserad vindkraft

av *Marielle Lahti* (MP)

till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

2022/23:325 Bevarandet av Varbergs fästning och andra svenska kulturfastigheter

av *Adnan Dibrani* (S)

till statsrådet Niklas Wykman (M)

2022/23:323 Humanitärt bistånd till Turkiet och Syrien

av *Jamal El-Haj* (S)

till statsrådet Johan Forssell (M)

2022/23:328 Bekämpning av främmande invasiva arter

av *Marianne Fundahn* (S)

till statsrådet Romina Pourmokhtari (L)

2022/23:324 Långa handläggningstider för ansökningar om stöd från Leader

av *Malin Larsson* (S)

till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

2022/23:326 UWC Røde Kors Nordisk

av *Lotta Johnsson Fornarve* (V)

till statsrådet Johan Forssell (M)

2022/23:331 Tillgängliga geodata

av *Alireza Akhondi* (C)

till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2022/23:338 Regeringens hantering av överklaganden om markuppåtelse

av *Isak From* (S)

till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

2022/23:329 Terrorlistning av Wagnergruppen

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Tobias Billström (M)

2022/23:349 Terrorstämpling av Wagnergruppen

av *Peter Hultqvist* (S)

till försvarsminister Pål Jonson (M)

2022/23:337 Det minskade bidraget till Brottsofferjouren

av *Sanna Backeskog* (S)
till statsrådet Acko Ankarberg Johansson (KD)

2022/23:333 Statens ägande av Sveaskog

av *Isak From* (S)
till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2022/23:332 Bris och arbetet mot hedersrelaterat våld och förtryck

av *Michael Rubbestad* (SD)
till statsrådet Paulina Brandberg (L)

2022/23:327 Barnperspektivet vid asylprövningar

av *Ida Karkiainen* (S)
till statsrådet Maria Malmer Stenergard (M)

2022/23:339 Virtuella varors beskattning

av *Rickard Nordin* (C)
till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2022/23:352 Småskaliga livsmedelsproducenter

av *Sofia Skönnbrink* (S)
till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

2022/23:334 En mer jämställd föräldradedighet

av *Isabell Mixter* (V)
till statsrådet Anna Tenje (M)

2022/23:359 Utbyggnad av bredband

av *Malin Larsson* (S)
till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

2022/23:358 Biomassa från skogen

av *Malin Larsson* (S)
till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

2022/23:340 Underhållet av landets nationalparker

av *Daniel Vencu Velasquez Castro* (S)
till statsrådet Romina Pourmokhtari (L)

2022/23:335 De stora skillnaderna i tillgång till tandläkare i Sverige

av *Karin Sundin* (S)
till statsrådet Acko Ankarberg Johansson (KD)

2022/23:336 Minskning av vargstammen

av *Alexandra Anstrell* (M)
till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

2022/23:344 Kungliga Operans lokaler

av *Lars Mejern Larsson* (S)
till kulturminister Parisa Liljestränd (M)

2022/23:341 Vattenfalls styrning

av *Marianne Fundahn* (S)
till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2022/23:347 Principen om armlängds avstånd mellan politik och kultur

av *Kristoffer Lindberg* (S)
till kulturminister Parisa Liljestränd (M)

2022/23:346 Arbetsmiljön för poliser

av *Jim Svensk Larm* (S)
till justitieminister Gunnar Strömmer (M)

Prot. 2022/23:68
23 februari

2022/23:351 Kontroll av svenska djurparker
av *Sofia Skönnbrink* (S)

till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

2022/23:348 Skyddsombudens roll

av *Isak From* (S)

till statsrådet Paulina Brandberg (L)

2022/23:350 HVB-hem och översyn av socialtjänstlagen

av *Peter Hedberg* (S)

till statsrådet Camilla Waltersson Grönvall (M)

2022/23:342 Omställning av transportsektorn

av *Linus Sköld* (S)

till statsrådet Romina Pourmokhtari (L)

2022/23:343 Svenska kraftnäts samråd och dialog

av *Mikael Larsson* (C)

till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

2022/23:357 Ukrainska flyktingars rätt till sfi

av *Annika Hirvonen* (MP)

till utbildningsminister Mats Persson (L)

2022/23:345 Hyvling

av *Cicie Weidby* (V)

till statsrådet Paulina Brandberg (L)

2022/23:354 Hyvling av arbetstid

av *Johanna Haraldsson* (S)

till statsrådet Paulina Brandberg (L)

2022/23:356 Kronofogden och förebyggande av överskuldssättningen

av *Ida Ekeröth Claussion* (S)

till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2022/23:355 Elektrifieringsstrategin

av *Monica Haider* (S)

till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

§ 19 Kammaren åtskildes kl. 20.50.

Sammanträdet leddes

av förste vice talmannen från dess början till ajourneringen kl. 13.48,

av andre vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.01,

av talmannen därefter till och med § 9,

av tredje vice talmannen därefter till och med § 13 anf. 120 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med § 14 anf. 177 (delvis) och

av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

INGVAR MATTSON

§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Anmälan om återtagande av plats i riksdagen	1
§ 3 Anmälan om ersättare för gruppledare för partigrupp	1
§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	1
§ 5 Ärende för hänvisning till utskott	2
§ 6 Studiestöd	2
Utbildningsutskottets betänkande 2022/23:UbU3	2
Anf. 1 FREDRIK MALM (L)	2
Anf. 2 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	4
Anf. 3 FREDRIK MALM (L) replik	4
Anf. 4 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	5
Anf. 5 FREDRIK MALM (L) replik	5
Anf. 6 NIKLAS SIGVARDSSON (S).....	6
Anf. 7 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M)	8
Anf. 8 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	9
Anf. 9 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M) replik.....	10
Anf. 10 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	10
Anf. 11 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M) replik.....	11
Anf. 12 ANDERS ALFTBERG (SD).....	11
Anf. 13 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	12
Anf. 14 ANDERS ALFTBERG (SD) replik	12
Anf. 15 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	12
Anf. 16 ANDERS ALFTBERG (SD) replik	12
Anf. 17 MATHIAS BENGTTSSON (KD).....	13
Anf. 18 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	13
Anf. 19 MATHIAS BENGTTSSON (KD) replik.....	14
Anf. 20 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	14
Anf. 21 MATHIAS BENGTTSSON (KD) replik.....	15
Anf. 22 SAMUEL GONZALEZ WESTLING (V)	15
Anf. 23 ANDERS ÅDAHL (C).....	16
Anf. 24 CAMILLA HANSÉN (MP)	18
(Beslut fattades under § 11.).....	19
§ 7 Förskolan.....	19
Utbildningsutskottets betänkande 2022/23:UbU4	19
Anf. 25 FREDRIK MALM (L)	19
Anf. 26 MATS WIKING (S).....	21
Anf. 27 NORIA MANOUCHI (M)	23
Anf. 28 MATS WIKING (S) replik.....	24
Anf. 29 NORIA MANOUCHI (M) replik.....	24
Anf. 30 MATS WIKING (S) replik.....	25
Anf. 31 NORIA MANOUCHI (M) replik.....	25
Anf. 32 DANIEL RIAZAT (V) replik.....	26
Anf. 33 NORIA MANOUCHI (M) replik	26
Anf. 34 DANIEL RIAZAT (V) replik.....	27
Anf. 35 NORIA MANOUCHI (M) replik.....	27

Anf. 36 ANDERS ALFTBERG (SD)	27
(forts. § 12).....	28
Ajournering.....	28
Återupptaget sammanträde.....	29
§ 8 Statsministerns frågestund	29
<i>Elbolagens vinster och hushållens ekonomi.....</i>	<i>29</i>
Anf. 37 MAGDALENA ANDERSSON (S)	29
Anf. 38 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	29
Anf. 39 MAGDALENA ANDERSSON (S)	30
Anf. 40 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	30
<i>Den nya könstillhörighetslagen.....</i>	<i>31</i>
Anf. 41 LINDA LINDBERG (SD)	31
Anf. 42 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	31
Anf. 43 LINDA LINDBERG (SD)	31
Anf. 44 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	32
<i>EU-förordningen om beskattning av elbolag</i>	<i>32</i>
Anf. 45 NOOSHI DADGOSTAR (V)	32
Anf. 46 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	32
Anf. 47 NOOSHI DADGOSTAR (V)	33
Anf. 48 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	33
<i>Plan för Sveriges militära stöd till Ukraina</i>	<i>34</i>
Anf. 49 MUHARREM DEMIROK (C)	34
Anf. 50 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	34
Anf. 51 MUHARREM DEMIROK (C)	35
Anf. 52 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	35
<i>Stopp för import av rysk gas och olja.....</i>	<i>36</i>
Anf. 53 PER BOLUND (MP)	36
Anf. 54 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	36
Anf. 55 PER BOLUND (MP)	37
Anf. 56 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	37
<i>Ammunition till Ukraina.....</i>	<i>38</i>
Anf. 57 HANS WALLMARK (M)	38
Anf. 58 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	38
<i>Barnfamiljers ekonomiska situation</i>	<i>38</i>
Anf. 59 CAMILLA BRODIN (KD).....	38
Anf. 60 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	39
<i>Det nordiska samarbetet.....</i>	<i>39</i>
Anf. 61 LOUISE EKLUND (L).....	39
Anf. 62 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	39
<i>Förvaltningens och domstolarnas oberoende</i>	<i>40</i>
Anf. 63 ARDALAN SHEKARABI (S)	40
Anf. 64 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	40
<i>Översyn av regelverket för exportkontroll.....</i>	<i>40</i>
Anf. 65 RASMUS GIERTZ (SD)	40
Anf. 66 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	40
<i>Utredningen om internationella adoptioner.....</i>	<i>41</i>
Anf. 67 NADJA AWAD (V).....	41
Anf. 68 Statsminister ULF KRISTERSSON (M)	41
<i>Det civila försvarets betydelse.....</i>	<i>41</i>
Anf. 69 ANDERS ÅDAHL (C)	41

Anf. 70 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	42
<i>Den gröna industriomställningen</i>	42
Anf. 71 ELIN SÖDERBERG (MP).....	42
Anf. 72 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	42
<i>Civilsamhällets stöd till Ukraina</i>	43
Anf. 73 EMMA AHLSTRÖM KÖSTER (M).....	43
Anf. 74 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	43
<i>Givarkonferens till stöd för jordbävningens offer</i>	43
Anf. 75 MAGNUS BERNTSSON (KD).....	43
Anf. 76 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	44
<i>Offentlighetsprincipen och friskolorna</i>	44
Anf. 77 ÅSA WESTLUND (S).....	44
Anf. 78 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	44
<i>Korruption i Europaparlamentet</i>	45
Anf. 79 LUDVIG ASPLING (SD).....	45
Anf. 80 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	45
<i>Hjälpinsatser och yttrandefrihet i Turkiet</i>	45
Anf. 81 HÅKAN SVENNELING (V).....	45
Anf. 82 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	46
<i>Åtgärder mot islamofobi</i>	46
Anf. 83 BASSEM NASR (MP).....	46
Anf. 84 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	46
Ajournering	47
Återupptaget sammanträde	47
§ 9 Ceremoni	47
Anf. 85 TALMANNEN.....	47
§ 10 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 22 februari	49
AU6 Integration.....	49
NU11 Riksrevisionens rapport om statliga insatser för att stimulera investeringar i datorhallar.....	51
§ 11 Beslut om ärende som slutdebatterats vid dagens sammanträde	51
UbU3 Studiestöd.....	51
§ 12 (forts. från § 7) Förskolan (forts. UbU4)	52
Anf. 86 DANIEL RIAZAT (V) replik.....	52
Anf. 87 ANDERS ALFTBERG (SD) replik.....	53
Anf. 88 DANIEL RIAZAT (V) replik.....	53
Anf. 89 ANDERS ALFTBERG (SD) replik.....	54
Anf. 90 TREDJE VICE TALMANNEN.....	54
Anf. 91 CAMILLA HANSÉN (MP) replik.....	54
Anf. 92 ANDERS ALFTBERG (SD) replik.....	55
Anf. 93 CAMILLA HANSÉN (MP) replik.....	55
Anf. 94 ANDERS ALFTBERG (SD) replik.....	55
Anf. 95 MATS WIKING (S) replik.....	56
Anf. 96 ANDERS ALFTBERG (SD) replik.....	56
Anf. 97 MATS WIKING (S) replik.....	56
Anf. 98 ANDERS ALFTBERG (SD) replik.....	56
Anf. 99 MATHIAS BENGTTSSON (KD).....	57
Anf. 100 DANIEL RIAZAT (V).....	58
Anf. 101 ANNA LASSES (C).....	60

Anf. 102 CAMILLA HANSÉN (MP).....	61
(Beslut skulle fattas den 8 mars.)	63
§ 13 Infrastrukturfrågor	63
Trafikskottets betänkande 2022/23:TU4	63
Anf. 103 MARIA STOCKHAUS (M)	63
Anf. 104 ULRIKA HEIE (C) replik.....	65
Anf. 105 MARIA STOCKHAUS (M) replik	65
Anf. 106 ULRIKA HEIE (C) replik.....	66
Anf. 107 MARIA STOCKHAUS (M) replik	66
Anf. 108 LINDA W SNECKER (V) replik.....	66
Anf. 109 MARIA STOCKHAUS (M) replik	67
Anf. 110 LINDA W SNECKER (V) replik.....	67
Anf. 111 MARIA STOCKHAUS (M) replik	68
Anf. 112 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	68
Anf. 113 MARIA STOCKHAUS (M) replik	69
Anf. 114 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	69
Anf. 115 MARIA STOCKHAUS (M) replik	69
Anf. 116 ANDERS ÅDAHL (C) replik	70
Anf. 117 MARIA STOCKHAUS (M) replik	70
Anf. 118 ANDERS ÅDAHL (C) replik	71
Anf. 119 MARIA STOCKHAUS (M) replik.....	71
Anf. 120 DANIEL HELLDÉN (MP) replik.....	72
Anf. 121 MARIA STOCKHAUS (M) replik	72
Anf. 122 DANIEL HELLDÉN (MP) replik.....	73
Anf. 123 MARIA STOCKHAUS (M) replik	73
Anf. 124 ULRIKA HEIE (C)	74
Anf. 125 PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	76
Anf. 126 ULRIKA HEIE (C) replik.....	76
Anf. 127 PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	77
Anf. 128 ULRIKA HEIE (C) replik.....	77
Anf. 129 MAGNUS OSCARSSON (KD)	78
Anf. 130 DANIEL HELLDÉN (MP) replik.....	79
Anf. 131 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik	80
Anf. 132 DANIEL HELLDÉN (MP) replik.....	80
Anf. 133 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik	81
Anf. 134 GUNILLA SVANTORP (S)	81
Anf. 135 PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	83
Anf. 136 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	83
Anf. 137 PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	84
Anf. 138 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	84
Anf. 139 MARIA STOCKHAUS (M) replik.....	85
Anf. 140 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	85
Anf. 141 MARIA STOCKHAUS (M) replik	85
Anf. 142 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	86
Anf. 143 ULRIKA HEIE (C) replik.....	86
Anf. 144 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	87
Anf. 145 ULRIKA HEIE (C) replik.....	87
Anf. 146 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	87
Anf. 147 HELENA GELLERMAN (L)	87
Anf. 148 PATRIK JÖNSSON (SD)	89
Anf. 149 DANIEL HELLDÉN (MP) replik.....	93

Anf. 150	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	93
Anf. 151	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	94
Anf. 152	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	94
Anf. 153	LINDA W SNECKER (V)	95
Anf. 154	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	96
Anf. 155	LINDA W SNECKER (V) replik	96
Anf. 156	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	97
Anf. 157	LINDA W SNECKER (V) replik	97
Anf. 158	DANIEL HELLDÉN (MP)	98
Anf. 159	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	100
Anf. 160	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	101
Anf. 161	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	101
Anf. 162	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	102
Anf. 163	MARIA STOCKHAUS (M) replik	102
Anf. 164	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	103
Anf. 165	MARIA STOCKHAUS (M) replik	103
Anf. 166	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	104
Anf. 167	RASHID FARIVAR (SD) replik	104
Anf. 168	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	105
Anf. 169	RASHID FARIVAR (SD) replik	105
Anf. 170	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	106
Anf. 171	RASHID FARIVAR (SD)	106
Anf. 172	ANDERS ÅDAHL (C)	108
Anf. 173	HELENA GELLERMAN (L) replik	110
Anf. 174	ANDERS ÅDAHL (C) replik	110
Anf. 175	HELENA GELLERMAN (L) replik	111
Anf. 176	ANDERS ÅDAHL (C) replik	111
	(Beslut skulle fattas den 8 mars.)	111
§ 14	Kollektivtrafikfrågor	112
	Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU5	112
Anf. 177	ANN-SOFIE LIFVENHAGE (M)	112
Anf. 178	ADRIAN MAGNUSSON (S) replik	114
Anf. 179	ANN-SOFIE LIFVENHAGE (M) replik	114
Anf. 180	ADRIAN MAGNUSSON (S) replik	115
Anf. 181	ANN-SOFIE LIFVENHAGE (M) replik	115
Anf. 182	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	115
Anf. 183	ANN-SOFIE LIFVENHAGE (M) replik	116
Anf. 184	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	116
Anf. 185	ANN-SOFIE LIFVENHAGE (M) replik	116
Anf. 186	ULRIKA HEIE (C)	116
Anf. 187	MAGNUS OSCARSSON (KD)	118
Anf. 188	ADRIAN MAGNUSSON (S)	119
Anf. 189	HELENA GELLERMAN (L)	121
Anf. 190	DANIEL HELLDÉN (MP)	123
Anf. 191	PATRIK JÖNSSON (SD)	125
Anf. 192	ADRIAN MAGNUSSON (S) replik	125
Anf. 193	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	126
Anf. 194	ADRIAN MAGNUSSON (S) replik	126
Anf. 195	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	126
	(Beslut skulle fattas den 8 mars.)	127
§ 15	Bordläggning	127

Prot. 2022/23:68
23 februari

§ 16 Anmälan om interpellationer	127
§ 17 Anmälan om frågor för skriftliga svar	127
§ 18 Anmälan om skriftliga svar på frågor	128
§ 19 Kammaren åtskildes kl. 20.50.	130

Tryck: Elanders Sverige AB, Vällingby 2023