

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 9 mars justerades.

§ 2 Anmälan om ändrad partibeteckning

Från Marlène Lund Kopparklint (M) hade följande skrivelse kommit in:

Begäran att lämna riksdagsgrupp

Härmed önskar jag lämna Moderaternas riksdagsgrupp och bli ledamot utan partibeteckning.

Stockholm 2026-03-26

Marlène Lund Kopparklint (M)

Andre vice talmannen anmälde att då Marlène Lund Kopparklint den 26 mars meddelat att hon inte längre tillhörde Moderaternas partigrupp hade ledamotens uppdrag i trafikutskottet upphört.

Från Arin Karapet (M) hade följande skrivelse kommit in:

Begäran att lämna riksdagsgrupp

Härmed önskar jag lämna Moderaternas riksdagsgrupp och bli ledamot utan partibeteckning.

Stockholm 2026-03-26

Arin Karapet (M)

Andre vice talmannen anmälde att då Arin Karapet den 26 mars meddelat att han inte längre tillhörde Moderaternas partigrupp hade ledamotens uppdrag i civilutskottet, i arbetsmarknadsutskottet, i EU-nämnden och i den svenska delegationen till den parlamentariska församlingen vid Organisationen för säkerhet och samarbete i Europa (OSSE) upphört.

§ 3 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2025/26:409

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:409 Rätten till LSS-insatser
av Nils Seye Larsen (MP)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 24 april 2026.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 27 mars 2026

Socialdepartementet

Camilla Waltersson Grönvall (M)

Enligt uppdrag

David Oredsson

Expeditionschef

§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Framställning

2025/26:RS5 till konstitutionsutskottet

Motioner

2025/26:3961, 3971, 3979 och 3984 till näringsutskottet

2025/26:3960, 3972, 3977 och 3985 till näringsutskottet

2025/26:3975 till civilutskottet

2025/26:3968, 3976 och 3983 till socialförsäkringsutskottet

2025/26:3970 och 3978 till utbildningsutskottet

§ 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Utbildningsutskottets betänkande

2025/26:UbU10 Gymnasieskolan

Justitieutskottets betänkanden

2025/26:JuU29 Stärkt säkerhetsskydd vid överlåtelse av fast egendom

2025/26:JuU11 Straffrättsliga frågor

2025/26:JuU14 Terrorism

Finansutskottets betänkande

2025/26:FiU33 Uppgiftsskyldighet för vissa e-legitimationsföretag

Socialutskottets betänkande

2025/26:SoU19 Barn och unga inom socialtjänsten

Anf. 1 Finansminister ELISABETH SVANTESSON (M):

Fru talman! Mot bakgrund av att många hushåll har svårt att få ekonomin att gå ihop har Ida Ekeröth Clausson frågat mig vilken analys jag gjort av att genomföra skattesänkningar i detta ekonomiska läge och vad analysen visade. Hon har också frågat hur jag motiverar skattesänkningar för höginkomsttagare samtidigt som allt fler människor i Sverige lever i fattigdom.

Att bekämpa inflationen och få igång den ekonomiska återhämtningen har varit viktigt för att alla i Sverige ska få det bättre, inte minst de mest ekonomiskt utsatta. Budgetpropositionen för 2026 utformades för att bidra till att bryta lågkonjunkturen genom att stärka hushållens köpkraft. Sänkt skatt på arbete och pension, halverad matmoms, sänkta arbetsgivaravgifter för unga och sänkta förskoleavgifter bidrar till att Sverige väntas bli ett av de länder i EU som får högst tillväxt 2026, enligt EU-kommissionens prognos. Samtidigt har vi gjort historiska investeringar i att rusta upp försvaret och stötta Ukraina, satsningar som Socialdemokraterna ställt sig bakom.

Regeringens politik, sett över hela mandatperioden, har gett mest till dem som tjänar minst. Effekterna på hushållens ekonomiska standard till följd av regeringens förslag och aviseringar under mandatperioden visar att den ekonomiska standarden procentuellt sett ökar mest i den tiondel av befolkningen som har lägst ekonomisk standard och allra minst i de båda översta inkomstgrupperna. Det kan man se i den fördelningspolitiska redogörelse som görs i varje vårproposition.

De samlade inkomstskillnaderna, mätt med den så kallade Ginikoefficienten, har också sjunkit efter att ha nått en historiskt hög nivå 2021 under den socialdemokratiskt ledda regeringen.

Andelen i Sverige som lever med materiell deprivation är låg i jämförelse med andra europeiska länder. Enligt andra etablerade mått, till exempel SCB:s mått för låg inkomststandard och andelen som har en ekonomisk standard understigande 60 procent av medianen, har den ekonomiska utsattheten minskat sedan 2021.

När regeringen tog över 2022 låg Sverige på plats 22 i EU:s tillväxtliga. I år väntas vi ligga på plats 6, enligt EU-kommissionens prognos från november 2025. Tillväxten väntas drivas av inhemsk efterfrågan, till stor del tack vare en expansiv finanspolitik.

Anf. 2 IDA EKERÖTH CLAUSSON (S):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Mycket låter positivt, men är det verkligen så det ser ut i Sverige i dag?

Under den nuvarande regeringens snart fyra år vid makten har de ekonomiska klyftorna i Sverige ökat. Många hushåll har fått det allt svårare att klara sin vardagsekonomi, inte minst till följd av stigande boendekostnader, höga elräkningar och ökade matpriser, men också genom att regeringen har gjort det dyrare att hämta ut medicin, försämrat bostadsbidraget för barnfamiljer, sänkt a-kassan och vägrat betala ut elstöd. Fattigdomen har vuxit, och allt fler människor har skulder hos Kronofogden.

Under samma tid har regeringen genomfört skattesänkningar som gynnat människor med höga inkomster och stora tillgångar. Regeringens prioriteringar har varit väldigt tydliga och väldigt avslöjande. Det är vanligt folk som får ta smällen, samtidigt som regeringen stöttar höginkomsttagare med stora skattesänkningar. Denna politik som regeringen för är inte bara orättvis och omoralisk utan har också visat sig vara skadlig för svensk ekonomi.

Sverige har de högsta nivåerna av arbetslöshet i Europa. Tillväxten har de senaste åren varit historiskt svag. Svensk ekonomi har utvecklats sämre än i många jämförbara länder, långt under den potential som finns. Antalet konkurser slår rekord. Tillväxten skrivs ned kraftigt, och arbetslösheten har skrivits upp till en av de högsta nivåerna i Europa. Samtidigt exploderar underskotten, och det från redan rekordhöga nivåer. Det kan man läsa i nya prognoser från Konjunkturinstitutet och Statskontoret.

Finansminister Elisabeth Svantesson säger att Sverige är Trumpsäkrat. Det är en naiv syn hos en finansminister. Faktum är att tillväxten i Sverige har försämrats med SD-regeringens politik. En halv miljon människor är arbetslösa, och vi har de största underskotten på en generation. Med en bättre ekonomisk politik hade Sverige kunnat stå bättre rustat för att möta effekterna av kriget i Mellanöstern.

Fru talman! Vi socialdemokrater har valt en annan väg. I vårt socialdemokratiska budgetförslag föreslog vi bättre ekonomiska villkor för barnfamiljer, exempelvis genom höjt barnbidrag och avskaffat karensavdrag. Vi föreslog investeringar i jobb och utbildning, stärkta resurser till välfärden och investeringar i infrastruktur och klimatomställning. Nio av tio svenskar skulle få det bättre med socialdemokratisk politik än med SD-regeringens politik. Det är faktiskt en helt annan riktning. Det om något är en politik för jobb, tillväxt och ekonomisk trygghet.

I välfärdslandet Sverige har vi haft ett samhällskontrakt som grundats på ömsesidig tillit mellan stat och individ. Staten garanterar välfärd, skydd och rättvisa medan individen bidrar genom arbete, skatt och samhällsengagemang. Denna tillit skapar gemenskap och lojalitet.

Samtidigt visar forskning att utsattheten ökar och tilliten undermineras när grupper utestängs från skyddsnätet och staten drar sig tillbaka från ansvaret för de mest utsatta. Välfärdssamhället riskerar att ersättas av ett välgörenhetssamhälle. Är det något som finansministern önskar?

Anf. 3 Finansminister ELISABETH SVANTESSON (M):

Fru talman! Tack, Ida Ekeröth Clausson, för frågan och för den här diskussionen! Den är viktig. Vi har gått igenom några år av riktigt tuffa ekonomiska utmaningar med hög inflation. Många människor har haft det enormt tajt och svårt och har förlorat köpkraft. Även om vi ser att det nu börjar vända är det fortfarande många som har det tufft.

Fru talman! Att kunna prioritera är en av de viktigaste egenskaperna hos en politiker. Extra viktigt blir det i ett svårt ekonomiskt läge. När jag blev finansminister hade Sverige en inflation på 10 procent. Den slog extremt hårt mot många svenskers plånböcker, särskilt för dem som redan hade små marginaler. Samtidigt låg vi på plats 22 i EU:s tillväxtliga och hade en hög arbetslöshet till följd av år av hög migration och misslyckad

integration. Samtidigt möttes jag också i min nya roll som finansminister av enorma investeringsbehov.

Allt detta kräver, om man ska kunna vända läget, prioriteringar.

Jag jobbade från dag ett, fru talman, efter en väldigt tydlig plan. Det handlade om tre delar, som jag vet att många här i kammaren har hört om tidigare. Den första och allra viktigaste delen var att få ned den mycket höga inflationen, som vi vet är ett gift för både svenskarnas och Sveriges ekonomi.

Samtidigt stöttade vi hushåll med elstöd, och vi har också tre år i rad, fru talman, sänkt skatten på arbete och pension för att underlätta mitt i en svår tid. Man har helt enkelt fått behålla mer av sin lön. Till detta kan jag också lägga att vi kan vara glada över att vi genomförde halveringen av dieselpriiset – även om det just nu stiger på grund av oroligheterna i Mellanöstern. Annars hade det varit ännu tuffare i dag.

Nu vänder mycket, fru talman. Vi ser en återhämtning i ekonomin, och vi ser att köpkraften kommer tillbaka. Men det är skört. Även om vi står på en stabil grund i Sverige och kan bygga skyddsbarriärer runt den svenska ekonomin och svenskarnas ekonomi är det skört, beroende på vad som händer i omvärlden.

Den andra delen av planen som jag har jobbat mycket med handlar om arbetslinjen, det vill säga att allt fler ska komma i jobb, att bryta lågkonjunkturen så snabbt som det bara går med en expansiv budget och sedan självklart att se till att alla män och kvinnor, särskilt kvinnor som har stått utanför arbetsmarknaden länge, ska få tillgång till aktiviteter, en push och vårt stöd för att komma tillbaka till eller komma in på arbetsmarknaden, kanske för första gången.

Arbetslinjen handlar naturligtvis också om att göra det mer lönsamt att jobba. Det är därför vi tre år i rad har sänkt skatten, och det är därför vi nu går fram med en bidragsreform som gör att det lönar sig bättre att jobba.

Den tredje delen av planen handlar om tillväxt. Vi vet att det bara är en växande ekonomi som kan bära framtidens alla behov. Nu har vi lagt fram en budget – och den började gälla den 1 januari – för att få fart på ekonomin på kort sikt och för att bygga motståndskraft och tillväxt på längre sikt. Det finns en grund för detta i budgeten, med 6 procent av bnp i offentliga investeringar. De kommer inte bara att ge oss ökad trygghet och bättre järnvägar och vägar, utan de kommer att också skapa nya jobb och jobb åt många småföretagare och entreprenörer runt om i Sverige.

Det här är den plan jag har jobbat med, och fortsättningsvis kommer att jobba med, för att stärka hushållens motståndskraft och bygga skyddsvallar. Jag vill därför fortsätta att göra just detta: se till att svenskarna mitt i all denna oro kan känna tilltro och framtidstro till sin egen ekonomi och veta att Sverige står stabilt i tider när det blåser – politiskt stabilt och ekonomiskt stabilt med statsfinanser i världsklass.

Anf. 4 IDA EKEROTH CLAUSSON (S):

Fru talman! Finansministern låter nöjd över utvecklingen i Sverige. Samtidigt kom ju en rapport i förrförra veckan från Hyresgästföreningen, Majblommans Riksförbund, Rädda Barnen och Röda Korset som visar att den ekonomiska ojämlikheten mellan barnfamiljer ökar. Klyftan i ekonomisk oro mellan föräldrar med låga inkomster och föräldrar i en

slumpmässigt utvald kontrollgrupp har ökat kraftigt sedan 2023. Det är fjärde året som undersökningen genomförs, och där syns ingen ljusning.

Fem av tio ensamstående föräldrar och tre av tio sammanboende har under det senaste halvåret haft svårt att köpa näringsrik mat och kläder efter årstid till sina barn. Organisationerna bakom undersökningen konstaterar att den illustrerar två parallella verkligheter där skillnaderna i livsvillkor ökar beroende på vilka inkomster föräldrarna har.

Finansministern pratar mycket om arbetslinjen, och jag tycker också att de som kan ska jobba. Full sysselsättning har en avgörande betydelse för hela befolkningens livskvalitet och för att minska de sociala och ekonomiska klyftor som finns i samhället. Socialdemokraternas grundsyn är att människor vill jobba, och vår politik strävar efter att främja det goda arbetslivet och att alla som kan jobba också ska jobba. Genom att fler jobbar ökar skatteintäkterna samtidigt som de offentliga utgifterna minskar. Vår högsta prioritet är därför att få fler i arbete.

Men i takt med den stigande arbetslösheten riskerar situationen att förvärras ytterligare. Bakom siffran 9 procents arbetslöshet finns en halv miljon människor. Det handlar om människor som inte har råd att betala räkningar, föräldrar som inte har råd att låta sina barn idrotta och vanligt folk som inte har råd att hämta ut sina mediciner. Regeringen verkar inte förstå hur hårt arbetslösheten slår, framför allt inte mot de människor som vill ha ett jobb att gå till, som vill göra rätt för sig och som vill känna tryggheten i att ha en egen inkomst.

Finanspolitiska rådet bedömer att det inte är större ekonomiska incitament som är lösningen för att minska arbetslösheten. Varken ytterligare jobbskatteavdrag eller bidragstak kommer att ha stora effekter på sysselsättningen. Snarare finns det enligt myndigheten risk för ökad barnfattigdom. Det som behövs är i stället åtgärder som rustar den arbetssökande att ta de jobb som finns.

Den ekonomiska politiken för att uppnå full sysselsättning går hand i hand med den skattepolitik som finansierar vår gemensamma välfärd och viktiga samhällsinvesteringar. Vi hörde finansministern prata mycket om arbetslinjen. Därför undrar jag varför regeringen inte gör mer satsningar för att få fler i arbete.

Anf. 5 Finansminister ELISABETH SVANTESSON (M):

Fru talman! Den budget som började gälla den 1 januari möter på en hel del sätt de utmaningar som många står inför. Vi befinner oss i svåra tider, och vi riskerar att det förblir så, särskilt nu när kriget i Mellanöstern pågår.

Vad har vi under några korta år gjort? Vi har sänkt skatten för alla som arbetar. Vi har sänkt skatten på pension. Vi har sänkt skatten på sparande, och vi har sänkt skatten på drivmedel och på el. På onsdag blir maten billigare genom att vi halverar matmomsen. Det är precis det som ledamoten efterfrågar, det vill säga att underlätta för människor. Matkostnaderna och boendet är ofta den allra största posten för en familj eller för en ensamstående persons ekonomi.

Vad gäller bostadsbidragen har vi höjt taken för första gången sedan 1997. Beroende på att hyrorna har blivit högre har vi också höjt taken. Det har inte gjorts tidigare. Listan skulle kunna göras längre.

Är jag stolt över läget? Nej, men jag är glad över att vi från fyra partier tillsammans har stärkt människors ekonomi i en tuff tid.

Jag har ändå några frågor. Hur många gånger har en socialdemokratisk regering sänkt skatten tre år i rad för en arbetare? Hur många gånger har Socialdemokraterna sänkt skatten på pension tre år i rad? Och hur många gånger har Socialdemokraterna sett till att drivmedel blivit betydligt billigare? Hur många gånger genom historien har Socialdemokraterna lagt ungefär 6 procent av bnp på offentliga investeringar i infrastruktur, i rätts-säkerhet och försvar? Hur många gånger har Socialdemokraterna fördubblat finansieringen till försvaret på mindre än fyra år? Hur många gånger har Socialdemokraterna sänkt – halverat – matmomsen och låtit det gälla i ett år och nio månader?

Jag kan fortsätta denna lista, men jag är glad över att vi är fyra partier som gör detta i en svår tid.

Vad menar jag med begreppet Trumpsäkra? Det är enkelt. Svensk ekonomi står stark, men många har det fortfarande tufft. Det håller på att vända, men själva ekonomin och statsfinanserna är stabila och i världsklass. Med en statsskuld på drygt 35 procent – den är faktiskt lägre i dag än när Magdalena Andersson lämnade sitt jobb som finansminister – kan vi göra det som krävs för att skydda befolkningen rent fysiskt genom att bygga trygghet och säkerhet samt genom att stärka deras ekonomi.

Ja, svensk ekonomi är Trumpsäkrad på det sättet att vi har möjligheter som få andra länder har. Däremot är svensk ekonomi inte Magdalenasäkrad. Socialdemokraternas motioner handlar om höjda skatter på mycket men utan att man vill prata om det. Man vill sällan det när man är socialdemokrat. Man säger att man vill sänka skatten, men så fort man styr höjer man skatten.

Låt oss titta på Stockholm – skyltfönstret. I tider som har varit svåra för människor har man höjt kommunalskatten två gånger och i regionen en gång. Det drabbar såklart allra mest de som har minst.

Fru talman! Vi tar oss igenom en tuff tid. Återhämtningen har kommit i Sverige. Den är skör. Det beror bland annat på att inhemsk efterfrågan tar fart med hjälp av en expansiv budget. Det handlar också om vad som händer i omvärlden. Men den här regeringen, vi fyra samarbetspartier, är redo att göra mer om och när det krävs för att bygga skyddsbarriärer kring svensk ekonomi och kring svenskarnas ekonomi.

Anf. 6 IDA EKEROTH CLAUSSEN (S):

Fru talman! Riksdagen har möjlighet att utreda saker, och riksdagens utredningstjänst har räknat ut att nio av tio skulle tjäna på Socialdemokraternas budgetförslag.

I Socialdemokraternas budgetalternativ prioriterar vi vanligt folks ekonomi. Vi föreslog en rättvis skattesänkning för vanligt folk, som skulle ge lika mycket som regeringens förslag – som nu har blivit verklighet.

Vi tycker däremot inte att en ytterligare skattesänkning för dem som tjänar över 67 000 kronor i månaden är motiverad samtidigt som hälften av alla ensamstående har svårt att sätta mat på bordet till sina barn. Vi står inte bakom att man tar bort avtrappningen av jobbskatteavdraget. De pengarna hade kunnat gå till mycket viktigare saker, som att höja barn- och studiebidragen.

Senaste gången barnbidraget höjdes var 2018, och som av en händelse var det en socialdemokratisk regering som gjorde det. Sedan dess har kostnaderna rusat för barnfamiljerna. Men Sverige är det enda landet i Norden som inte har höjt barnbidraget under kostnadskrisen.

Vi vill höja bostadsbidraget för de mest utsatta familjerna. Regeringen försämrade nyligen det, vilket är helt obegripligt i detta mycket allvarliga kostnadsläge.

Vi vill göra medicinerna billigare. I vårt budgetalternativ prioriterar vi att svenska pensionärer ska ha råd att hämta ut sina mediciner.

Vi socialdemokrater föreslår vidare att det orättvisa karensavdraget ska slopas. De som måste göra jobbet på jobbet ska inte längre straffas orimligt hårt ekonomiskt och bli av med tusenlappar eftersom de tvingas vara hemma när de är sjuka.

Det finns faktiskt alternativ i den ekonomiska politiken som gör skillnad för vanligt folk.

(Applåder)

Anf. 7 Finansminister ELISABETH SVANTESSON (M):

Fru talman! Jag tackar för applåden redan innan jag började prata.

Ärligt talat – jag vill tacka för en bra debatt. Det här är en väldigt viktig fråga. Många människor runt om i landet kämpar fortfarande med höga priser och höga hyror och för att få sin ekonomi att gå ihop. Det som är glädjande är att det börjar vända vad gäller både köpkraften och ekonomin och att vi har en sådan styrka i våra statsfinanser.

Det är alltid roligt att lyssna på socialdemokrater när de är i opposition. Då kan man nämligen föreslå mycket, men när man väl har majoritet och ska lägga fram en budget måste man ändå alltid utvärdera vad som händer. Det blir spännande att se hur man ska få ihop de fyra partierna på Magdalena Anderssons sida och hur man ska underlätta för människor och fokusera på arbetslinjen.

Vad är de stora skillnaderna här? Är jag emot höjt barnbidrag? Nej, jag är inte emot höjt barnbidrag. Jag utesluter inte att det behöver höjas. Men jag tycker också att skatten behöver sänkas för dem som jobbar. Eftersom de som jobbar har drabbats hårdast under inflationskrisen är det helt rimligt att stärka deras köpkraft, så att de inte känner att det bara är bidragen som höjs och indexerats upp. Det är inte rättvist. Även de som varje dag går till jobbet och sliter ska veta att de får behålla mer av sin lön under mycket svåra tider.

Jag ska inte stå här och göra mer listor över allt vi gör för att stötta hushållen, fru talman. Jag kan bara konstatera att matmomsen halveras nu på onsdag. Dessutom sänks arbetsgivaravgifterna för att anställa unga. Det kommer att underlätta för många, speciellt för många småföretagare i tjänstesektorn i Sverige som har små marginaler och som nu är oroliga för att efterfrågan hålls tillbaka.

Man kan göra mycket för att underlätta för såväl de små företagen som familjerna och den svenska ekonomin. Det tänker jag fortsätta att göra.

Tack för den här debatten! Ha en fortsatt trevlig vecka!

(Applåder)

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2025/26:356 om färdtjänst och regeringens fortsatta beredning av Trafikanalys förslag

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

Fru talman! Azra Muranovic har frågat mig hur jag och regeringen motiverar behovet av en ny utredning när Trafikanalys redan har lämnat förslag om förtydligade kriterier. Hon har även frågat när jag och regeringen avser att presentera konkreta lagförslag baserade på de slutsatser som redan har redovisats samt hur jag och regeringen säkerställer att personer med omfattande synnedsättning inte drabbas av ojämlik och rättsosäker tillämpning av färdtjänstlagen under tiden.

Jag har tidigare besvarat frågor och interpellationer på samma tema. Så sent som den 20 mars besvarade jag en i princip likalydande fråga från en partikollega till Azra Muranovic i en interpellationsdebatt. Jag kan försäkra Azra Muranovic att frågan om färdtjänst är viktig för regeringen och att jag fortsätter att följa den noga.

Som jag har förklarat i tidigare svar till riksdagsledamöter utgör uppdraget till Transportstyrelsen ett viktigt underlag i den vidare beredningen av rapporten från Trafikanalys. Uppdraget har till syfte att identifiera skillnader i tillämpningen mellan de olika tillståndsgivarna.

Någon ändring i den ramlag, lagen (1997:736) om färdtjänst, som reglerar rätten till färdtjänst har inte skett. Ansvariga huvudmän, i form av kommuner eller regionala kollektivtrafikmyndigheter, bör själva svara på varför de gör tolkningen att exempelvis personer med omfattande synskada inte möter de funktionshinder som innebär att tillstånd till färdtjänst ska beviljas enligt färdtjänstlagen. Lagen ställer inte upp något hinder för en mer generös tillämpning än vad som förekommer på flera håll i landet.

Anf. 9 AZRA MURANOVIC (S):

Fru talman! Jag tackar för svaret.

Jag vill prata om hur det faktiskt är att leva med en synskada och den gällande lagstiftningen vi har i Sverige i dag. När jag möter personer berättar de nämligen att det är väldigt svårt att läsa en busstidtabell, att det är svårt att se när bussen kommer och att det är näst intill omöjligt att springa till en hållplats när bussen inte väntar. Vi vet att kollektivtrafiken ofta inte fungerar för den som inte ser.

Om bussen inte väntar, om byten inte funkar och om informationen inte är tillgänglig blir färdtjänsten det enda rimliga komplementet. Utan den blir det väldigt svårt att leva, verka och arbeta i det svenska samhället.

När jag träffar de här personerna är det inte en eller två som uttrycker detta. Det är flera personer med synnedsättningar som berättar om liknande saker. Det här är ett mönster. Människor hamnar i kläm mellan kommun och region, mellan färdtjänst och ledsagning. Det som händer är att vi pekar på varandra om vems ansvar det egentligen är att tolka lagstiftningen.

Egentligen är det väldigt enkelt. De här människorna begär inte mycket. De ska kunna ta sig till jobbet, och deras vardag ska fungera. Det är allt.

Fru talman! Det allvarliga i interpellationen är att vi inte behöver gissa oss till det här. Trafikanalys har redan visat att tillämpningen av

färdtjänsten har glidit bort från lagens intentioner. På många sidor i utredningen analyseras utvecklingen av rättspraxis och tillämpning. Den visar alltså hur tillämpningen faktiskt ser ut i kommunerna. Det finns ett omfattande underlag för detta. Det finns statistik, och det finns analys. Och slutsatsen blir tydlig: Systemet fungerar inte som det är tänkt.

Trots detta väljer regeringen att inte agera. Man väljer att utreda vidare. Det är här den politiska frågan uppstår. När man vet att det i dag finns människor som nekas färdtjänst trots omfattande behov och när man vet att tillämpningen inte följer lagens intentioner men ändå avstår från att lägga fram ett förslag anser jag att det inte längre är en fråga om kunskap. Det börjar bli en fråga om politisk vilja.

Ministern säger att han ser allvarligt på detta. Om man ser allvarligt på att människor förlorar möjligheter att leva, verka och arbeta i ett samhälle agerar man. Man håller inte kvar en grupp människor i en orättvis situation år efter år med hänvisning till att frågan bereds.

Därför är min fråga till ministern väldigt enkel: Hur länge anser regeringen att personer med synnedsättning ska behöva leva med ett system som man själv vet inte fungerar innan man går från utredning till faktisk handling?

Anf. 10 SANNE LENNSTRÖM (S):

Fru talman! I närtid har jag träffat Synskadades Riksförbund i Uppsala och deras ordförande här i riksdagen. På dessa möten fick jag viktiga medskick, som jag vill framföra i dagens debatt och till statsrådet.

Färdtjänsten är en av de absolut viktigaste individuella stödsatserna för att personer med funktionsnedsättningar ska kunna röra sig i och delta i samhället som andra och för att de ska kunna arbeta, studera eller utföra sysslor i vardagen.

Så är det tyvärr inte i dag. En orsak är, som nämnts tidigare, att lagen tillämpas allt snävare, vilket gör att allt färre får färdtjänsttillstånd. Detta beror inte på ändrad lagstiftning utan på ändrad rättspraxis, som olika huvudmän förlitar sig olika hårt på. Det skiljer sig även väldigt mycket åt mellan olika delar av landet. Gemensamma kvalitetskrav för färdtjänst saknas. Det leder till att färdtjänsten kan användas olika beroende på var i Sverige man råkar bo. Det här är allvarligt. Det har gått så långt att personer förlorat sina jobb på grund av utvecklingen.

Statsrådet har uttalat att detta är olyckligt, och jag instämmer verkligen i det. Men när man som minister ser en utveckling man inte är nöjd med gäller det att agera. Problemet hade som sagt kunnat avhjälpas om man gjort verklighet av de förslag som Trafikanalys lämnade våren 2023 – i morgon tror jag att det är exakt tre år sedan. Trafikanalys kom fram till att lagstiftningen är bristfällig och att det behövs förtydliganden av vilka kriterier som ska gälla för färdtjänst. Detta har även flera berörda förbund påpekat, bland annat Synskadades Riksförbund, vars medlemmar berörs av den här frågan – många drabbas hårt.

Men Trafikanalys förslag får ligga och damma i en skrivbordslåda. Regeringen påstår att det behövs mer kartläggning. Den kartläggningen hade kanske kunnat genomföras tidigare i så fall. I stället drar regeringen ut på detta och inväntar svar i januari 2027, det vill säga efter valet. Många drabbade känner att man utreder saker som man redan vet. Tiden går

medan allt fler människor drabbas. Vissa blir av med den färdtjänst som de haft under större delen av sitt liv.

Vad väntar regeringen på? Förra fredagen sa statsrådet att man behöver nya siffror – statistiken har blivit förlegad, och det är vad som kan förväntas när åren går. Det finns dock frågor som regeringen har berett mycket snabbare. Vi ska öppna riksdagen i sommar för att bereda frågor som berör rättspolitik och migrationspolitik. Det brukar vi inte göra. Sommaren är egentligen tänkt till valrörelse, men dessa produkter läggs fram efter propositionsstopp. Detta gäller dock inte frågan om färdtjänst. Det är märkligt att man hinner med flera propositioner, bland annat om serveringstillstånd, men inte hinner ta fram kompletterande underlag för att rättssäkra bedömningen av färdtjänst. Där tar det många år, och känslan är såklart att det inte är en prioriterad fråga för regeringen.

Mina frågor till statsrådet är därför: Vad vill statsrådet säga till den som har förlorat sin färdtjänst? Tänker ministern göra något för att stoppa denna utveckling före januari 2027?

Anf. 11 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Först vill jag tacka både Azra Muranovic och Sanne Lennström för engagemanget. Jag ser allvarligt på utvecklingen i olika delar av landet.

Bakgrunden till det uppdrag som regeringen har beslutat att ge Transportstyrelsen handlar inte bara om att åren har gått, som ledamoten sa. En viktig omständighet är att Trafikanalys rapport gjordes under pandemin och presenterades kort därefter. Jag har tagit del av Trafikanalys egen statistik som kommit efter att man lämnat den rapport som ledamöterna hänvisar till. Där har jag noterat att antalet färdtjänstillstånd per invånare 2024 var på ungefär samma nivå som före pandemin. Det skedde en synlig nedgång i antalet både tillstånd och färdtjänstresor under pandemin. Det går inte att utesluta att pandemin har haft en påverkan och effekt som förorsakat nedgången i landet. Därefter har tillstånden per invånare ökat på många håll.

Det är i beredningen av Trafikanalys rapport som vi har kunnat konstatera att det här skiljer sig åt mellan olika delar av landet. I Örebro län, där Kristdemokraterna är med och styr, har antalet färdtjänstillstånd per invånare ökat med 24 procent jämfört med före pandemin. Samtidigt har färdtjänstillstånden per invånare minskat med över 16 procent i Kronobergs län. Det är alltså uppenbart att det finns skillnader runt om i Sverige. Det är därför regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda skillnaderna i vilka kriterier som tillämpas vid tillståndsgivning: för att det ska finnas underlag och stöd för kommuners och regioners analyser av hur de ska kunna ta fram bättre riktlinjer för beslut, så att alla som har rätt till färdtjänst också får det.

Fru talman! Precis som jag sa i mitt interpellationssvar finns det i dag ingenting i gällande lagstiftning som hindrar kommuner och regioner från att vara mer generösa i sin tillämpning. Azra Muranovic frågar hur länge det ska dröja. Svaret är att det inte behöver dröja längre än tills regionen eller kommunen fattar ett beslut om att vara mer generös. Den möjligheten finns redan i dag, och det är i huvudsak där ansvaret ligger. Men för att få

ett bättre underlag och för att kartlägga hur skillnaderna ser ut i Sverige i dag har Transportstyrelsen fått det här mycket viktiga uppdraget.

Med det, fru talman, tror jag att jag också har svarat på några av Sanne Lennströms frågor.

Jag kan inte uttala mig gällande enskilda fall och berättelser om att personer inte fått färdtjänst fastän de har uppenbara problem att ta sig fram själva. Det är myndigheterna själva som får svara på frågor om de beslut de har fattat, som jag också sa i mitt interpellationssvar. Hur vissa ansvariga huvudmän kan göra tolkningen att exempelvis personer med synskada inte möter funktionshinder som innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand kan bara dessa huvudmän själva svara på. Jag är inte nöjd med situationen, men vi behöver ett bättre underlag som tydliggör skillnaderna i landet för att kunna vidta rätt åtgärder.

Fru talman! Den viktigaste åtgärden kan dock de lokala myndigheterna vidta själva redan i dag. Återigen: Det finns ingenting som hindrar en mer generös tillämpning. Jag kan tänka mig att detta föranleder frågor lokalt och regionalt i de olika delar av landet där tillstånden gått ned. Man kan säkert lära av exempelvis Örebro län, där färdtjänsttillstånden har ökat per invånare efter pandemin och framåt.

Anf. 12 AZRA MURANOVIC (S):

Fru talman! Jag tycker att det börjar bli väldigt tydligt vad den här debatten handlar om – inte om underlag, analys och beredning utan om politisk vilja. När regeringen säger att färdtjänsten måste utredas ytterligare måste man sätta det i relation till hur regeringen agerar i andra frågor. Där ser vi något helt annat.

När regeringen förändrar a-kassan och försämrar för människor går det att fatta beslut utan att hänvisa till allt som måste utredas i flera år. När regeringen driver fram förslag om angiverilagar är den beredd att gå vidare trots omfattande kritik och stora frågetecken kring konsekvenser. När regeringen föreslår förändringar i högkostnadsskyddet är det ingen beredningsprocess som lyfts fram som ett hinder. När regeringen lägger om biståndet går det att fatta beslut snabbt, trots att konsekvenserna blir dramatiska och långtgående.

Mönstret är tydligt när man tittar på den här regeringen. När den vill fatta ett beslut gör den det. Då är beredningstiden inte ett problem, remisskritik inte ett hinder och ytterligare utredningar inte nödvändiga, oavsett vad andra säger. Men i den här frågan, där man har chans att stärka rättigheterna för personer med synnedsättning, blir plötsligt beredningen avgörande. Då måste vi veta mer och utreda mer, trots att frågan redan är välutredd – det underlag som finns räcker inte.

Fru talman! Det är just det här som är kärnan. Vi vet att underlaget finns. Trafikanalys har redan analyserat rättspraxis, visat på skillnader i tillämpningen och konstaterat att lagen inte fungerar som avsett. Det här är egentligen inte en fråga där regeringen saknar kunskap. Det är en fråga där regeringen väljer att inte agera på den kunskap som redan finns. Då blir beredningen inte ett tekniskt argument utan ett politiskt argument – ett sätt att motivera att man inte gör någonting.

Fru talman! Det är därför svårt att förstå ministerns resonemang. Samma regering tvekar inte att gå fram snabbt i andra frågor. Men här, där man kan lösa ett tydligt strukturellt problem, väljer man att avvakta. Det

är inte försiktighet som lyser fram, utan det är brist på prioritering. Låt oss vara ärliga: Den här debatten handlar inte om att regeringen inte kan agera utifrån det underlag man har utan om att regeringen inte vill agera.

Men om det nu är så att det råder brist på underlag: Vad exakt är det som ministern och regeringen behöver veta utöver det som Trafikanalys redan har utrett gällande tillämpningen av lagen?

Anf. 13 SANNE LENNSTRÖM (S):

Fru talman! Statsrådet nämner att det är stora skillnader i landet gällande bedömningen. Det är precis det som debatten handlar om. Det är en fråga om rättssäkerhet.

Det är inte okej att människor som bor i Skåne drabbas extra hårt av hårda bedömningar och att de ska förlora möjligheten att till exempel ta sig till jobbet eller följa med sina barn till en fritidsaktivitet.

Det blir en isolering och ett utanförskap, allt medan tre år har gått. Man kan inte låta bli att ställa sig frågan: Kunde inte det som statsrådet efterfrågar ha utretts under dessa tre år som gått? Kunde man inte ha sett över den kompletteringen då?

Förutom tidsslöseriet finns ett annat slöseri som regeringens tröga maskineri också har lett till. Förvaltningsrätten går varm med resurser som rullar. Samtidigt tvingas till exempel blinda personer dras med överklaganden mot beslut om något som vi i detta rum verkar vara överens om att de faktiskt har rätt till.

Det är hög tid att göra verklighet av Trafikanalys förslag. Om jag ska sommarjobba extra här i riksdagen i augusti, min sista sommar som ledamot, hade jag väldigt gärna hanterat en produkt som lett till bättre kvalitet i färdtjänsten i hela landet.

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

Fru talman! Det som Transportstyrelsen nu ska titta på är skillnaderna i vilka kriterier som tillämpas vid tillståndsgivning. Det är mot bakgrund av att det har hänt en del sedan Trafikanalys lämnade sin rapport.

Jag redogjorde för några skillnader i landet där det har ökat på vissa håll och minskat på andra. Det är självklart viktigt att ansvar utkrävs där ansvaret ligger på den lokala och regionala nivån. Jag tror att det finns mycket att lära av de regioner där det har varit mer generöst.

Med det, fru talman, kan jag inte låta bli att gå tillbaka till det jag tidigare har sagt både en och två gånger i den här kammaren. Hur vissa huvudmän kan göra tolkningen att exempelvis personer med synskada inte skulle möta funktionshinder som innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand kan bara de ansvariga huvudmännen svara på.

Det som Transportstyrelsen nu har i uppdrag att utreda är kriterierna som tillämpas så att vi får ett bättre underlag för att utkräva ansvar av de myndigheter som har ansvaret och ett underlag för de åtgärder som behöver vidtas för att fler ska kunna få den färdtjänst som de rätteligen har rätt till.

Med det hänvisar jag till tidigare svar. Den här frågan diskuterade jag i kammaren så sent som för tio dagar sedan.

Anf. 15 AZRA MURANOVIC (S):

Fru talman! Den här frågan diskuterades den 20 mars, och den diskuteras i dag igen. Statsrådet återkommer egentligen med samma svar.

Det är inget i lagstiftningen som hindrar kommuner och regioner från att vara mer generösa i sina bedömningar. Det är just det som är problemet. Lagen tillåter i teorin generositet, men i verkligheten ser vi att tillämpningen blir allt snävare. Det blir då inget lokalt problem utan ett systemfel.

Fru talman! Det finns i dag inget i lagstiftningen som säkerställer likvärdighet, och det finns inget som driver på en mer generös tolkning. Det finns inget som förhindrar att kommuner under ekonomisk press eller med olika praxis gör allt snävare bedömningar, utan det vilar på deras goda vilja. Det är just det som är det stora problemet.

Trafikanalys har redan visat att tillämpningen har glidit bort från lagens intentioner. Att säga att lagen tillåter generositet räcker inte när systemet i praktiken leder till det motsatta. Vi kan inte ha rättigheter som bygger på att enskilda kommuner väljer att vara generösa och att vi lyfter upp dem som goda exempel.

Rättigheter måste vara tydliga, förutsägbara och likvärdiga över hela landet. Annars är det inte rättigheter. Då är det en geografisk fråga och en fråga om generositet.

Därför blir min avslutande fråga till ministern: När tillämpningen systematiskt blir snävare, trots att lagen i teorin tillåter mer, varför anser då inte regeringen att det är lagstiftningen som behöver förändras utan hänskjuter frågan till kommunerna och regionerna?

Anf. 16 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Svaret på frågan är att ansvaret i dag ligger på kommuner och regioner. Vill riksdagen ändra det kan riksdagen fatta beslut om det, men ansvaret ligger där ansvaret ligger.

Det ser olika ut i olika delar av landet, och antalet färdtjänsttillstånd har ökat på flera håll. Det var en synlig nedgång under och efter pandemin, då Trafikanalys gjorde rapporten som det hänvisas till. Mot bakgrund av det finns det anledning att granska detta igen.

Det är möjligtvis lätt att skylla på någon annan. Men kommuner styrs av politiskt tillsatta fullmäktigeförsamlingar. I Kronoberg, som ligger lite söder om ledamotens valkrets, har färdtjänsttillstånden per invånare minskat med över 16 procent. I Kronoberg är Socialdemokraterna med och styr. Där man kan ta ansvar borde man ta ansvar redan nu på regional nivå. Kristdemokraterna är med och styr i Örebro, där färdtjänsttillstånden per invånare har ökat med 24 procent.

Det handlar just om de skillnaderna och att antalet färdtjänsttillstånd har ökat från 2004 och framåt. Det ligger nu på samma nivå som före pandemin. Det gör att vi nu behöver ha ett mer gediget underlag för att kunna utkräva ansvar för att de som har synskada inte ska få beskedet att de inte har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Varför det är så i dag kan bara de ansvariga huvudmännen svara på.

Detta är en angelägen fråga för regeringen. Vi ser allvarligt på detta. Det är därför Transportstyrelsen har fått det här viktiga uppdraget.

§ 8 Svar på interpellationerna 2025/26:398, 401 och 406 om flyglinjer

Anf. 17 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Marie Olsson har frågat mig hur jag avser att säkerställa att tillgängligheten till Stockholm för invånare och företag i norra och västra Dalarna inte försämras om flyglinjen Mora–Arlanda avvecklas, om jag avser att vidta åtgärder för att den allmänna trafikplikten för flyglinjen Mora–Arlanda ska kunna fortsätta och hur jag och regeringen beaktar regionala flygplatsers betydelse för Sveriges beredskap och totalförsvär i arbetet med statligt stöd till flygtrafik.

Kalle Olsson har frågat mig om jag avser att vidta åtgärder för att den allmänna trafikplikten på flyglinjen Östersund–Umeå ska fortsätta efter 2027.

Peter Hedberg har frågat mig om jag avser att vidta åtgärder för att den allmänna trafikplikten för flyglinjen Kramfors–Arlanda ska kunna fortsätta samt hur jag avser att säkerställa att tillgängligheten till Stockholm för invånare, företag och offentliga aktörer i Kramfors respektive Sollefteå kommun inte försämras om flyglinjen Kramfors–Arlanda avvecklas.

Jag väljer att besvara interpellationerna i ett sammanhang.

Luftfarten är en viktig del av transportsystemet. Särskilt i ett land som Sverige, med långa avstånd och många glest befolkade områden, är flyget viktigt för inrikes resor och har även stor betydelse för Sveriges ekonomi, konkurrenskraft och öppenhet gentemot omvärlden.

Regeringen har därför vidtagit flera viktiga åtgärder för att stärka luftfartens och flygplatsernas konkurrenskraft och förbättra förutsättningarna för god tillgänglighet med flyg.

För att ta några exempel: Flygskatten är avskaffad från den 1 juli 2025. Regeringen har också beslutat att cirka 60 myndigheter ska redovisa hur de säkerställer färdmedelsneutrala tjänsteresor. På regeringens förslag har riksdagen vid två tillfällen beslutat att sammanlagt öka det statliga bidraget till kommuner för driftsstöd till icke-statliga flygplatser med över 400 procent. Därutöver har riksdagen på regeringens förslag ökat den statliga ersättningen till beredskapsflygplatserna från och med i år.

För Mora flygplats, som ju också är en beredskapsflygplats, har driftsstödet ökat från cirka 2 miljoner kronor 2023 till cirka 8 miljoner kronor 2025. För Kramfors-Sollefteå Höga Kusten flygplats har driftsstödet ökat från cirka 7,5 miljoner kronor 2023 till cirka 8 miljoner kronor 2025.

En utgångspunkt för regeringen är att den regelbundna linjetrafiken inom flyget ska bedrivas på kommersiella villkor. I vissa fall är det dock inte möjligt att bedriva kommersiellt bärkraftig och regelbunden flygtrafik. Det kan i dessa situationer finnas behov av att inrätta flyglinjer med allmän trafikplikt för att säkerställa olika regioners tillgänglighet till Sveriges huvudstad. För det arbetet är Trafikverket ansvarig myndighet.

Trafikverket har nyligen genomfört en utredning för att ge underlag för myndighetens kommande beslut om vilka flyglinjer som bör ha allmän trafikplikt och vid behov upphandlas inför att nuvarande operatörsavtal löper ut i oktober 2027. Trafikverket remitterar i sedvanlig ordning sin utredning för att inhämta synpunkter på förslaget. Jag följer frågan noga.

Jag kan konstatera att förutsättningarna för den upphandlade trafiken på flyglinjen Östersund–Umeå skiljer sig från övriga upphandlade linjer. I proposition 1992/93:150 lämnades förslag om flygtrafik mellan Östersund och Umeå. Riksdagen biföll regeringens förslag. I instruktionen för Trafikverket ingår därför att myndigheten ska se till att det finns regelbunden flygtrafik på linjen Östersund–Umeå.

För att ta bort den allmänna trafikplikten på linjen krävs därför ett godkännande från riksdagen samt en ändring av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Det pågår inget arbete med att ändra förordningen inom Regeringskansliet.

Frågan om medel för den upphandlade trafiken är något som regeringen bedömer i det årliga arbetet med statens budget.

Avslutningsvis: När det gäller frågan om regionala flygplatser betydelse för Sveriges beredskap och totalförsvar vill jag peka på att sådana frågor även omfattas av det pågående uppdrag som regeringens särskilda utredare på flygplatsområdet har.

Anf. 18 MARIE OLSSON (S):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka ministern för svaret på interpellationen.

Mora flygplats invigdes redan 1980, och den byggdes både utifrån behovet av den civila beredskapen och för att kunna användas för militära ändamål. Flygplatsen har alltså funnits i 46 år. Den fick trafikplikt först 2023, och nu finns det ett förslag om att dra bort trafikplikten.

Regeringen har uttalat att hela Sverige ska kunna leva och utvecklas. Samtidigt föreslår Trafikverket nu att den allmänna trafikplikten för flyglinjen mellan Mora Airport och Stockholm Arlanda Airport inte ska förnyas. Förslaget riskerar att kraftigt försämra tillgängligheten för invånare och företag i norra och västra Dalarna.

Mora flygplats fungerar i dag som ett regionalt nav för flera kommuner, som Älvdalen, Orsa, Malung-Sälen och Vansbro. Nästan hälften av resenärerna till flygplatsen kommer från andra kommuner än Mora. Trafikverkets analys fokuserar i alldeles för hög grad på Mora som ort och underskattar därför flygplatsens betydelse för det större regionala omlandet.

I kommuner som Mora, Älvdalen och Orsa, där jag själv bor, är tillgängligheten till Stockholm redan i dag mycket begränsad. Utan flygförbindelsen ökar restiderna kraftigt, och möjligheten att resa över dagen för arbete, myndighetskontakter och näringsverksamhet försämras betydligt. Det kommer i stort sett inte att gå att ta sig till Stockholm över dagen. Just denna flygförbindelse har en relativt hög kostnadstäckningsgrad i jämförelse med flera andra linjer som Trafikverket ändå föreslår ska få fortsatt stöd.

Den allmänna trafikplikten infördes dessutom, som jag sa tidigare, först 2023. Det innebär att förutsättningarna för denna linje över huvud taget inte har hunnit stabiliseras fullt ut.

Utöver den regionala utvecklingen finns också det säkerhetspolitiska perspektivet. I ett läge där Sverige åter bygger upp sitt totalförsvar spelar den civila infrastrukturen en viktig roll.

Regionala flygplatser kan vara avgörande för beredskap, krishantering och militär rörlighet. Mora flygplats är byggd för att kunna ha kapacitet för att vara en viktig militär flygplats. Verksamheten vid denna regionala flygplats riskerar nu att försvagas, och det väcker frågor om hur regeringen väger samman transportpolitik, regionalpolitik och totalförsvar till en helhet.

Nu har ministern svarat, och svaren är till intet förpliktande: att flyget är viktigt, att flygskatten avskaffats, att det statliga stödet till beredskapsflygplatser har ökat och att ministern följer frågan noga.

Inget av de här svaren hjälper oss att behålla trafikplikten på Mora flygplats, och inget av dem är egentligen svar på de frågor jag ställt i interpellationen. Utifrån det vill jag ge ministern möjlighet att vara lite mer konkret än i det inledande svaret.

Jag frågar därför igen: Avser ministern att vidta några som helst konkreta åtgärder, som innebär mer än att följa frågan noga, för att den allmänna trafikplikten för flyglinjen Mora–Arlanda ska kunna fortsätta?

Anf. 19 KALLE OLSSON (S):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret på interpellationen!

Det är en lite speciell konstruktion att det ingår i instruktionen till Trafikverket att säkerställa trafik mellan Östersund och Umeå. Det är inte heller första gången Trafikverket inkommer till regeringen med en begäran om att slippa detta uppdrag.

Jag noterar och välkomnar statsrådets svar i den här delen, och jag hoppas och tror att det kan skingra en del oro. Samtidigt är det ju så att djävulen sitter i detaljerna, så när statsrådet kommer tillbaka till talarstolen får han gärna förtydliga exakt vad detta innebär.

Det pågår för närvarande inget arbete i regeringen med att ta bort den allmänna trafikplikten, säger statsrådet. Betyder det också att det inte heller i morgon kommer att påbörjas något sådant arbete? Vi får ändå ha med oss att underlaget inkom till Trafikverket alldeles nyligen.

När det gäller det här underlaget tycker jag personligen att det lämnar en hel del övrigt att önska. Det påpekas bland annat att det finns alternativ till det upphandlade flyget mellan Östersund och Umeå. Man kan åka såväl tåg som buss som en kombination av de här transportslagen, och så är det ju.

Problemet är att det inte blir någon attraktiv resa. Vi talar om en resväg på bara 36 mil, och man ska betänka vilka målgrupper det är som vanligen reser med flyget i dag. Det är vårdpersonal, patienter, patienters anhöriga, myndighetsanställda och näringslivets aktörer.

Med kollektivtrafik tar resan lång tid, fem sex timmar. Man kan inte starta resan från Östersund på morgonen och få en full arbetsdag i Umeå, utan det kräver att man åker dagen innan och tar en hotellnatt. Det adderar såklart till kostnaden.

Jag ska nämna en annan sak när vi ändå är inne på transportslag, tidtabeller och kostnader. Trafikverket påpekar också att man kan flyga kommersiellt mellan Östersund och Umeå via Stockholm. Så är det, och det är en ganska snabb resa. Man kan komma ned på tre fyra timmar. Men

Trafikverket undviker nogsamt att berätta vad det kostar. Om man vill resa i dag från Östersund till Umeå och tillbaka i morgon kostar det, fru talman, 11 195 kronor tur och retur utan incheckat bagage. Man undrar nästan varför inte Trafikverket lyfte fram möjligheten att hyra en privatjet, om nu pengar inte är en faktor i sammanhanget.

Myndigheten ställer också frågan: Varför ska just Östersund, en relativt välmående kommun, ha en flyglinje till Umeå, en annan relativt välmående kommun? Kiruna har ingen flyglinje till Umeå, och Gällivare har ingen flyglinje till Umeå.

Jag skulle aldrig, fru talman, drömma om att skapa en sådan motsättning och ställa städer i Norrlands inland mot varandra på det sättet, särskilt inte när vi pratar om transportmöjligheter, och jag tycker att det är tråkigt att en statlig myndighet gör just det. Varför ska det alltid vara de orter som har längst avstånd, sämst vägar och minst kollektivtrafik som ställs mot varandra?

När man talar om Jämtlands län måste man förstå att Östersund, den enda staden, samlar upp behoven i omkringliggande kommuner. Är man Årebo, Bräckebo eller Krokomsbo och ska resa till Umeå gör man det via Östersund.

Låt mig återgå till min initiala fråga, fru talman. Kan vi helt enkelt utgå från att det inte heller i morgon påbörjas ett arbete i Regeringskansliet med att förändra eller stryka flyglinjen Östersund–Umeå?

Anf. 20 PETER HEDBERG (S):

Fru talman! Jag hade för min del kunnat inleda den här debatten med att parafrasera Selma Lagerlöf och säga ”Äntligen stod statsrådet i talarstolen”. Men ärligt talat hade jag helst sluppit debatten, detta med anledning av att jag trodde att frågan gällande Höga Kusten Airport var avgjord.

År 2024 meddelade regeringen att man inte avsåg att gå vidare med Flygplatsutredningen, som då hade presenterat förslag om att avveckla trafikplikten vid Höga Kusten Airport. Senare under 2024 var jag på 50-årsfirandet av Höga Kusten Airport. Jag hade till och med äran att få invigningstala, inte så mycket för att jag ansågs ha räddat flygplatsen utan för att jag var fullmäktiges ordförande. Jag kunde konstatera att det var betydligt fler som tittade på alla olika typer av coola flygplan än som lyssnade på talet. Men det jag kände den dagen och det jag mötte från så otroligt många besökare var den otroliga framtidstro som regeringens dåvarande besked hade gett.

Nu har Trafikverket meddelat att man återigen tycker att den här flyglinjen bör avvecklas. Jag ställde en skriftlig fråga till statsrådet tidigare, och statsrådet återkommer i svaret på interpellationen till att medel till upphandlad trafik bereds inom ramen för budgetarbetet. Jag återkommer till det senare.

I Kramfors och Sollefteå pågår det just nu en tillväxt inom både det militära och civila försvaret. Västernorrlands regemente I 21 har ökat antalet värnpliktiga soldater från 40 första utbildningsåret till 150 under innevarande år. Detta kommer att öka ytterligare under nästkommande år, och om två år är planen cirka 400 värnpliktiga.

För Försvarsmakten är flyglinjen Kramfors–Arlanda mycket viktig. Många värnpliktiga är hemmahörande i Mälardalsregionen och åker därför

hem flera helger per månad. Personalen vid regementet nyttjar också flygplatsen för tjänsteresor till Stockholm. Flygplatsen är också viktig ur en militärstrategisk betydelse, eftersom Försvarsmakten har stora övnings- och skjutfält i Sollefteå som används i både nationell och internationell kontext. Närheten till djuphamnar, flygplatser och järnvägsspår är då av stor betydelse. Därutöver har Myndigheten för civilt försvar civilpliktsutbildning på Sandö i Kramfors och är därför i behov av flyglinjen för att möjliggöra ett effektivt resande.

Den här flygplatsen ägs gemensamt av Kramfors och Sollefteå kommuner, men Försvarsmakten och MCF är statliga myndigheter som är i behov av flygplatsen och uttrycker detta mycket tydligt. Men det är så – och det har företrädarna för ägarna, liksom jag själv, uttryckt många gånger tidigare – att utan allmän trafikplikt på den här flyglinjen kommer det inte att gå att upprätthålla den med kommunala medel. Det är heller inte rimligt med tanke på de stora statliga intressen som finns i regionen.

Fru talman! Jag har ställt frågan om statsrådet är beredd att vidta åtgärder för att allmän trafikplikt ska kunna fortsätta på den här flyglinjen. I interpellationssvaret har statsrådet inte uttryckligen svarat på den frågan, utan det enda jag kan se som är kopplat till frågan är just att medel bereds inom ramen för budgetarbetet.

Det är inte något riktigt tydligt besked, och jag vill återkomma till statsrådets svar på min skriftliga fråga där jag tycker att han var något mer tydlig. Där svarade han så här: ”Regeringen har inte fattat något annat beslut i frågan än det som Peter Hedberg hänvisar till, nämligen att inte gå vidare med flygplatsutredningens förslag i den del som berör Höga Kusten Airport.”

Jag tror inte, fru talman, att statsrådet vill att jag gör mig till ensam uttolkare av regeringens vilja. Därför vill jag gärna att statsrådet förklarar lite tydligare om det här innebär att trafikplikten vid Höga Kusten Airport blir kvar som regeringen tidigare har lovat.

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

Fru talman! Först vill jag tacka ledamöterna för engagemanget. Jag noterar en omläggning av flygpolitiken från Socialdemokraterna, där man nu verkligen understryker omsorgen om den upphandlade inrikesflygtrafiken. Jag hoppas att vi kan se dagens besked som en omställning för hela partiet. Det vore en stor nyhet att Socialdemokraterna skulle göra upp med den tidigare förda politiken, vilken möjligtvis påverkades av samarbetspartiet Miljöpartiets olika invändningar mot flyget. Miljöpartiet vill ju återgå till den gamla ordningen, som höll på att ta kål på det svenska flyget, och inte bara återinföra flygskatten utan också dubblera den.

Därför, fru talman, tyckte jag att det var viktigt att ge ett bredare svar än endast gällande de enskilda flyglinjer som ledamöterna lyfter fram. Svaret på frågorna kopplat till de linjer i den upphandlade trafiken som ledamöterna tar upp ska uttydas med vad regeringen har gjort för att stärka inrikesflyget. Det är det jag menar: Om det engagemang som vi möter i dag från Socialdemokraterna skulle återspeglas på fler områden skulle det vara bra för svenskt inrikesflyg och för tillgängligheten i vårt avlånga land.

Så till de ganska konkreta uppföljningsfrågorna. Marie Olsson frågar om jag avser att vidta konkreta åtgärder. Ja, det är det vårt track record visar att vi har gjort. Vi har agerat för att stärka flyget, inte bara för att det är viktigt för svensk industri, svensk arbetsmarknad och svenskt näringslivs möjligheter att teckna affärer globalt utan också för den samhällsviktiga delen av flyget, där inte minst de aspekter som ledamöterna tar upp är väldigt angelägna för regeringen.

Avser jag att vidta konkreta åtgärder? Ja, men jag kan inte föregripa budgetprocessen. Att inga beslut är fattade tror jag är ett viktigt besked i den här debatten, som också Peter Hedberg är inne på. Regeringen har inte fattat något annat beslut. Vi fattade ett beslut 2024 att inte gå vidare med de förslag som då fanns om att ta bort trafikplikten till Höga Kusten Airport, och vi har inte fattat något annat beslut.

Vi har tagit del av Trafikverkets förslag, men Trafikverkets förslag är nu ute på remiss, och när jag säger att vi följer det här noga innebär det också att vi inte har fattat några beslut än. Det här är beslut som Trafikverket förfogar över, men det är förstas en budgetfråga. Därför kommer det att vara en viktig fråga för Kristdemokraterna i budgetförhandlingar framöver.

Kalle Olsson ställer en motfråga till mitt svar att det inte pågår något arbete: Kommer det att påbörjas ett arbete i morgon för att ändra förordningen som skulle leda till att den upphandlade flygtrafiken mellan Östersund och Umeå avvecklas? Nej, det kommer inte att påbörjas något sådant arbete i morgon. Vi ställer inte olika delar emot varandra.

Jag tycker att det är en viktig poäng som Kalle Olsson gör i sitt resonemang. Mot bakgrund av den utveckling som nu sker i flyget ser vi snarare att det skulle kunna bli fler sådana här typer av point-to-point-lösningar. Vi varken har eller kommer att påbörja något arbete för att ändra förordningen som rör den specifika sträckan. Däremot har vi sett att det upplägg som vi har i Sverige med att staten upphandlar trafik skulle kunna kompletteras med att även regioner kan upphandla trafik så att fler linjer kan bindas ihop i vårt avlånga land, inte minst med elflygets utveckling som lämpar sig särskilt för point-to-point-lösningar. Det finns alltså stora möjligheter framöver.

Anf. 22 MARIE OLSSON (S):

Fru talman! Jag kan trygga ministern med att vi socialdemokrater i norra Dalarna länge har drivit att det ska vara trafikplikt på Mora flygplats. Men om Trafikverkets förslag om indragen trafikplikt blir verklighet riskerar nu norra och västra Dalarna att isoleras ytterligare. Det är ett vägval som regeringen måste ta ansvar för om man inte tillskjuter mer pengar.

Flygtrafiken mellan Mora och Arlanda är ingen lyx utan en grundläggande förutsättning för tillgänglighet, näringsliv och samhällsservice i ett ganska stort geografiskt omland. Som jag sa tidigare fokuserar Trafikverkets utredning alltför mycket på Mora som ort. Mora flygplats är en regional knutpunkt för kommuner som har stora tillgänglighetsbrister. Det gäller till exempel Älvdalen och Orsa, kommuner som helt saknar snabba kommunikationer till Stockholm.

I Älvdalen uppfylls utan flyget sju av åtta tillgänglighetskriterier på mörkröd nivå. Mora flygplats förbättrar fem av dem och minskar den

samlade bristen med hela tretton steg. Restiden till Stockholm ökar annars från tre timmar med flyg till närmare fem timmar med tåg och buss. Detsamma gäller för Orsa.

Nästan hälften av resenärerna har alltså sin startpunkt i en annan kommun. Malungsfären, Orsa, Älvdalen och Vansbro är tydliga delar av upptagningsområdet. En bedömning av den här flyglinjen utifrån kommungränser missar därför helt hur det ser ut på vår landsbygd ute i norra och västra Dalarna.

Trafikverkets förslag var som sagt också svårt att förstå ekonomiskt. Mora–Arlanda har en kostnadstäckningsgrad på 22 procent. Det är högre än flera andra flyglinjer som föreslås få fortsatt stöd.

Den allmänna trafikplikten fick Mora flygplats först 2023. Det är för tidigt att dra slutsatsen att sträckan inte är bärkraftig. Historiskt sett har sträckan haft ungefär 4 000 resenärer per år. Trafikverkets siffror som visar att det tidigare var 7 000 resenärer per år gäller en period då det fanns turistflyg från Ängelholm. Det ska över huvud taget inte räknas in. Det blir direkt missvisande som jämförelse.

Dagens resande visar tydligt att linjen Mora–Arlanda används för arbets- och tjänsteresor, och kundnöjdheten är faktiskt mycket hög. En nedläggning av reguljärflyget riskerar dessutom att få konsekvenser långt bortom själva flyglinjen. Om trafiken försvinner minskar också möjligheten att upprätthålla den dagliga driften och kompetensen vid flygplatsen. På sikt kan det hota hela verksamheten.

Att avveckla fungerande flyginfrastruktur är enkelt, men att bygga upp den igen tar lång tid och är krångligt. Om regeringen menar allvar med ambitionen att hela Sverige ska leva kan man inte acceptera beslut som ytterligare försämrar tillgängligheten i redan utsatta delar av landet. Om man samtidigt vill stärka Sveriges beredskap och totalförsvaret är det ännu dummare att försvaga en regional flygplats med strategisk betydelse.

Upphandlade flyglinjer finns där det inte är möjligt för flygbolag att bedriva kommersiell trafik. Skulle flyglinjen Mora–Arlanda försvinna blir det oerhört svårt för kommunen som ansvarar för flygplatsen att driva verksamheten vidare. Därför måste staten skjuta till medel och säkerställa att flygtrafiken mellan Mora och Arlanda får finnas kvar. Ministern har svarat att det ska ingå i budgetarbetet, och det är ett lite svävande svar. Jag skulle vilja ha ett mer konkret svar på om ministern är beredd att göra allt som går för att se till att de medel som behövs för att behålla trafiken på Mora flygplats tillskjuts i budgeten.

Anf. 23 KALLE OLSSON (S):

Fru talman! Linjen Östersund–Umeå är viktig. Jag tackar återigen för statsrådets ännu lite tydligare svar. Det är viktigt att ha med sig. Det handlar om interaktionen mellan Jämtlands län och Västerbotten. Jämtland Härjedalen ingår i norra sjukvårdsregionen, och vi har vårt regionsjukhus i Umeå. Det är därför av stor vikt att vi har goda kommunikationer dit. Men även för universiteten och arbetsmarknaden är utbytet med Västerbotten och Umeå betydelsefullt. Umeå är ju något av ett administrativt nav för norra och mellersta Sverige.

Som förhoppningsvis framgick av mitt första inlägg är jag delvis kritisk mot det underlag som Trafikverket har tagit fram. Jag tror att det är nödvändigt med ett bredare perspektiv när man analyserar den

upphandlade trafiken. Jag skulle verkligen önska att regeringen gjorde det och lät fler kriterier inrymmas i underlaget inför kommande beslut.

Fru talman! I slutändan är alla de olika transportbehoven i norra Sverige beroende av att regeringen tar ansvar för att finansiera de statliga trafikavtalen, alltså den trafik som är viktig men inte kommersiellt bärkraftig. Efter de senaste årens kostnadsökningar är den frågan än mer akut. Regeringen har inte kompenserat Trafikverket för kostnadsökningarna i trafikavtalen.

Riksrevisionen kom häromdagen med en granskning av trafikavtalen. Där skriver man att sedan 2011 har anslaget för trafikavtal varit relativt oförändrat i nominella termer, bortsett från enstaka år med tillfälliga ökningsar, vilket innebär att anslagets reala värde har minskat över tid. Det är klart att med en sådan kontinuerlig neddragning år efter år återstår till slut ingenting annat för Trafikverket än att komma till regeringen med förslag på neddragningar.

Man kan nästan ta på den frustration som Trafikverket känner inför de ekonomiska realiteterna. De skriver i sitt underlag: "Trafikverkets anslag för trafikavtal är mycket ansträngt. De senaste åren har kostnaderna ökat i stort sett i samtliga avtal, samtidigt som anslaget inte höjts i tillräcklig grad. Trafikverket har därför tvingats till nedskärningar i samverkansavtal om tåg och buss och i nattågstrafiken till övre Norrland." Trafikverket fortsätter på samma tema: "Nuvarande anslag gör att det redan idag är svårt att upprätthålla den trafik som bedöms motiverad utifrån uppdraget."

Regeringen har satt det här anslaget på svärdet. Trafikverket har återkommande åskat medel för att upprätthålla grundläggande tillgänglighet. Ytterst ankommer det faktiskt på regeringen att välja väg. Det här är ju inte första gången som infrastrukturministern är i kammaren för att debattera upphandlad trafik i norra Sverige. Vi har tidigare debatterat nattågstrafiken. Även då var ingången från Trafikverkets sida att utan mer pengar måste någonting tas bort.

Regeringen och statsrådet slår sig gärna för bröstet och säger att man skjuter till stora belopp i den nationella planen för att få bort underhållsskulden och förbättra vägstandarden. Det är välkommet, och förhoppningsvis kommer det att innebära förbättringar i vår del av landet. Men den trafik vi talar om här i dag är också en del i att hålla ihop hela landet. Det är dessutom relativt små pengar som vi talar om, sett till den stora infrastrukturbudgeten. Det borde inte vara så att den redan begränsade tillgängligheten i vår del av landet ska behöva bli ännu sämre bara för att regeringen prioriterar annat före trafiken i norra Sverige.

Anf. 24 PETER HEDBERG (S):

Fru talman! Oavsett hur det går i höstens val är Andreas Carlson innehavare av uppdraget som infrastrukturminister i åtminstone sex månader till. Det är under den perioden den fråga vi nu debatterar är aktuell.

Jag uppehöll mig en hel del i mitt förra anförande vid Försvarsmaktens och MCF:s intressen gällande just Höga Kusten Airport. Men behovet av flygplatsen och flyglinjen Kramfors–Arlanda är naturligtvis större än så.

Kramfors är en kommun med drygt 17 300 invånare. Trots att vi är ganska få invånare är vi en geografiskt stor kommun. Vi har ett näringsliv med företag som verkar på en global marknad. De är beroende av flyget

både för kompetensförsörjning och för möjlighet till tillväxt. Detta gäller inte minst eftersom tågtrafiken på Ostkustbanan också brottas med väldigt stora utmaningar och svårigheter.

Flyglinjen Kramfors–Arlanda är helt nödvändig eftersom tillgängligheten är så dålig generellt, även vad gäller tågtrafiken. Vi fick ett löfte i valrörelsen 2022 av Ulf Kristersson att dubbelspår på Ostkustbanan skulle vara fullt utbyggt till 2035, men det har han svikit. Då måste regeringen åtminstone kunna leverera samma besked som tidigare om att trafikplikten på Höga Kusten Airport blir kvar.

Fru talman! Jag nämnde förut den glädje som många upplevde 2024 när flygplatsen firade 50 år. Men det jag har mött i mina samtal efter det att Trafikverkets förslag blev känt är inte bara oro utan också en väldigt stor irritation över ryckigheten i den här frågan. För ett par år sedan föreslog en utredare att flyglinjen Kramfors–Arlanda skulle avvecklas. Då sa regeringen, mycket klokt, att flyglinjen ska vara kvar. Det vet Andreas Carlson att jag har berömt regeringen för tidigare. Men helt plötsligt, två år senare, dök ett annat besked från Trafikverket upp med förslag om avveckling. Det är därför jag vill att regeringen ger ett tydligt svar: Står beslutet från 2024 fast eller inte?

Jag vet inte om beskedet att inget annat beslut har fattats är så tydligt som statsrådet vill ge sken av. Jag kan konstatera att i stället för att fokusera på att långsiktigt utveckla både näringslivet och flygplatsen tvingas nu kommunledningarna, tjänstemännen, näringslivet, Försvarsmakten och en inte obetydlig andel privatpersoner lägga ansemlig tid på att hantera en fråga som man faktiskt trodde redan var avgjord.

Det statsrådet säger nu är att inget definitivt besked kan komma innan höstbudgeten presenteras. Det är alltså i oktober. Om jag räknar rätt är det också efter valet. Jag tänker att statsrådet gärna skulle kunna få ge lite råd till Sollefteå och Kramfors kommuner, som äger flygplatsen. Hur ska man agera under de sju månaderna? Vad ska man göra medan man väntar på besked? Om man ska planera för framtiden behöver det ju finnas tydliga besked.

Fru talman! En del hemmavid har frågat mig vad jag tror. Det händer alltifrån i taxin på väg till flygplatsen till när jag träffar människor på Coop. De frågar vad jag tror ska hända och vad regeringen kommer att göra. Jag får väl erkänna att jag har haft en ganska hög tilltro till regeringens beslut från 2024, men jag börjar bli lite orolig nu när jag hör hur defensiv statsrådet är.

Med tanke på vilken positiv utveckling flygplatsen har haft och med tanke på Försvarsmaktens, MCF:s och näringslivets behov och det faktum att man redan har pekat ut Höga Kusten Airport som en av två flygplatser där trafikplikten ska vara kvar talar, har jag sagt, allt för att lagt kort ligger. Nu vill jag gärna veta om statsrådet kan ge det beskedet.

Anf. 25 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Jag tackar så mycket för engagemanget.

De besked som regeringen har gett står fast. Vi har inte fattat något annat beslut, och det innebär att vi inte har något annat besked. Det som Peter Hedberg nu beskriver som ett besked från Trafikverket är fortfarande bara ett förslag, och detta förslag är ute på remiss. De som har synpunkter

på förslaget kan lämna dem genom ett remissförfarande, som förstås kommer att ligga till grund för det beslut som ska fattas. Det är ett konkret råd. I övrigt avhåller jag mig från att ge råd.

Det vi diskuterar här i kammaren är situationen efter oktober 2027, när avtalen löper ut. Det finns gott om tid för tillskott i en budget. Jag har i debatten redan beskrivit vad som kommer att vara en viktig ingång för Kristdemokraterna och för mig som infrastrukturminister om jag får förnyat förtroende efter valet. Anledningen till att jag inte kan ge mer precisa svar än så i dag är att jag inte kan föregripa budgetprocessen och att det dessförinnan kommer att vara ett val.

Marie Olsson får gärna beskriva det som ett svävande svar, men man kan lika gärna rikta frågan till Socialdemokraterna. Kommer Socialdemokraterna att i en budgetförhandling orka hålla fast vid den prioritering som vi hör om här i kammaren? Det skulle kunna bli en budgetförhandling med exempelvis Miljöpartiet, om olyckan är framme och vi inte får fortsätta med den flygvänliga politik som binder ihop vårt avlånga land snarare än att slå sönder en fungerande inrikesmarknad, som redan har det väldigt tufft. Det skulle kunna hända om man till exempel inför och dubblar flygskatten.

Med respekt för den demokratiska ordning vi har i Sverige och att vi kommer att ha ett val kan jag inte säga exakt hur en regering kommer att agera i oktober 2026 inför att avtalet löper ut i oktober 2027. En viktig prioritering för mig kommer dock att vara att den linje som vi har slagit fast under de här åren ligger kvar och fördjupas.

Jag har redan gett besked i fråga om Höga Kusten Airport, och jag säger också i dag att regeringen inte har gett något annat besked sedan dess.

Det finns goda poänger i både Marie Olssons och Kalle Olssons resonemang. Riktningen framåt ska bedömas utifrån vad regeringen har gjort för att stärka svenskt inrikesflyg under de år som jag har varit infrastrukturminister. Men jag kan såklart inte teckna firma för andra partier i ett eventuellt annat regeringsunderlag. Därför vore det förmätet av mig att i dag säga exakt hur budgetprocessen kommer att falla ut.

Det som har gjort att kostnaderna har skenat i budgeten för den upphandlade trafiken är framför allt det nödavtal som Trafikverket har tecknat med SJ för nattågstrafiken. Det har trängt undan andra stora delar i budgeten. Regeringen har agerat för att det inte ska få ännu större konsekvenser än vad det har fått. Det kommer förstås att vara en viktig fråga i budgetförhandlingarna framöver.

Beträffande underhållsskulden, som Kalle Olsson nämner, är jag glad för stödet och att vi nu äntligen kan ta tag i den underhållsskuld som finns på vägsidan. Vi avsätter 354 miljarder de kommande tolv åren.

Däremot blir jag lite oroad över Socialdemokraternas skuggmotion på vår budget. Socialdemokraterna vill dra ned posten med hela 45 miljarder kronor. Jag vädjar till ledamöterna att gå hem och diskutera detta internt. Varför vill man banta den underhållsbudget som nu gör att vi kan bygga bort underhållsskulden i Sverige? Man vill ta bort så mycket som 45 miljarder, vilket skulle få direkta konsekvenser i de delar av landet som ledamöterna representerar om socialdemokratisk politik går igenom.

Anf. 26 MARIE OLSSON (S):

Fru talman! Vi får höra mycket skrämselpropaganda från regeringsföreträdare här i kammaren om ett eventuellt regeringsskifte. Jag ser fram emot ett regeringsskifte så att det blir ordning på saker och ting. Ministerns uttryck var ”om olyckan är framme”, men olyckan är redan framme med tanke på Trafikverkets förslag.

Jag instämmer i ledamoten Hedbergs tal om ryckighet. Mora flygplats fick trafikplikt 2023, och nu kommer ett förslag om att dra in den.

Om trafikplikten dras in kommer det att drabba möjligheterna att bedriva akut ambulanstransport och skogsbrandsbekämpning. Det kommer också att drabba möjligheterna att använda flygplatsen för beredskap, något att ha i åtanke utifrån det säkerhetsläge vi befinner oss i nu. Det riskerar att drabba möjligheterna för näringslivetableringar i hela detta stora geografiska område. En avgörande del är ju att kunna ta sig till Stockholm och tillbaka över dagen eller att snabbt kunna ta sig till Arlanda.

Just linjen Mora–Arlanda har man dessutom effektiviserat. Flyget startar i Sveg, som får behålla trafikplikten, mellanlandar i Mora för att sedan ta sig vidare till Arlanda. Man flyger alltså redan över Mora på vägen till Arlanda. I och med Trafikverkets förslag ska man inte längre få mellanlanda i Mora.

Kommunerna, framför allt Mora kommun, har lagt mycket pengar men också mycket arbete på att få en fungerande flygplats. Om trafikplikten dras in hotas hela verksamheten. Dessutom får kommuner inte gå in och stötta enskilda flyglinjer. Det finns domstolsbeslut på det. Det är alltså en omöjlighet. Det är bara staten som kan göra det.

Utifrån det hoppas jag för invånarna i hela norra och västra Dalarnas del och för näringslivets, akutsjukvårdens, beredskapens och både det civila och det militära försvarets del att ministern och regeringen hjälper, i stället för att bara följa frågan och därigenom kanske stjälper, Mora flygplats.

Anf. 27 KALLE OLSSON (S):

Fru talman! Jag ser i likhet med Marie Olsson också mycket fram emot ett maktskifte i höst så att vi får ett socialdemokratiskt finansierat trafikavtal. Vi har i flera år visat att vi är beredda att skjuta till de pengar som behövs för att hålla igång trafiken.

Sedan tidigt 90-tal, ända sedan 1993, har det gått flyg mellan Östersund och Umeå baserat på regerings- och riksdagsbeslut. Det faktum att linjen har överlevt så länge, trots visst motstånd från ansvarig myndighet, stämmer till viss eftertanke.

Statsrådet har i olika sammanhang tryckt på att Sverige är ett land som behöver flyget, och jag håller med om det. I min hemkommun Östersund har vi till exempel reviderat vår resepolicy nu för att man ska kunna använda också flyget vid tjänsteresor, vilket jag tycker är bra. Det är olyckligt att ställa trafikslag mot varandra. Vi behöver tvärtom fler möjligheter till resande. Framför allt behöver vi det i norra Sverige för att få ekvationen att gå ihop.

Jag hörde statsrådet nämna elflyg, och jag vill avsluta på den bogen. Jag tror att det är där framtiden finns. Vi befinner oss på tröskeln till elflygets inträde på den transportpolitiska scenen. Det här är väldigt spännande, och det är exakt på linjer som denna som vi skulle kunna få till ett skifte.

Min enkla uppmaning och mitt medskick är att jag hoppas att regeringen är offensiv i de här frågorna och när vi kommer till upphandling och kravställan. Vi kan naturligtvis få ned kostnaderna för bensin och underhåll, men vi kan också placera Sverige i framkant. Tänk vilken härlig vision att se norra Sverige gå i bräsch för att ställa om flyget!

Anf. 28 PETER HEDBERG (S):

Fru talman! Jag ska väl för säkerhets skull, eftersom mina två partikamrater har gjort det, också säga att jag naturligtvis ser fram emot ett maktskifte – så att det inte råder någon tvekan om det.

Jag vill uppehålla mig lite vid det statsrådet sa om att det bara är ett förslag. Naturligtvis har statsrådet rätt i att det finns en viss tågordning. Problemet med den tågordningen är att den framstår som obegriplig för många, när man redan har fått besked om vad som ska gälla.

Detta är egentligen inte unikt för den flygplats som jag främst debatterar i dag, Höga Kusten Airport, utan det gäller också den tågsträcka som jag nämnde tidigare, Ostkustbanan. Både högerledda och socialdemokratiska regeringar har lämnat besked om vad som ska gälla för vissa etapper, och sedan får man börja om på ruta ett igen när Trafikverket drar tillbaka dem i sina förslag.

Det blir alltså inte bara ett förslag. Det blir förslag och signaler som man tvingas lägga stora resurser på att hantera i remissvar. Jag får inte ha rekvisita här i kammaren, men jag har faktiskt ett par av remissvaren med mig. Detta har man naturligtvis jobbat väldigt snabbt med, för man vill från kommunerna skicka signalen: Nej, det här går inte – regeringen måste agera.

Jag vill avslutningsvis, fru talman, säga att det för min kommun, där Höga Kusten Airport ligger, skulle vara väldigt skönt med ett besked, inte minst eftersom vi har varit drabbade av en hel del svårigheter som har påverkat vår infrastruktur, exempelvis de skyfall som drabbade vårt län i början av september förra året. Jag kan konstatera att Kramfors kommun för första gången på ganska länge gjorde ett positivt resultat, drygt 27 miljoner. Av dem tvingas man nu använda 10 miljoner för att hantera efterdyningarna av skyfallen för att man inte har fått något statligt stöd. Det skulle alltså vara välkommet med ett besked åtminstone gällande frågan om trafikplikt på Höga Kusten Airport.

Anf. 29 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Det är intressant att det när man beskriver socialdemokratisk och miljöpartistisk politik i en flygdebatt beskrivs som skrämselfpropaganda. Det är faktiskt med sanningen överensstämmande. Det är skrämmande att det i Socialdemokraternas regeringsunderlag finns ett parti som inte bara vill återinföra den skadliga flygskatten utan också dubblera den – trots den situation som vi har i omvärlden och trots att vi ser flygets betydelse av beredskapsskäl och när det gäller samhällsviktigt flyg, ambulansvård och näringslivets behov, precis som de tre ledamöterna från Socialdemokraterna väldigt bra har redogjort för i den här debatten i dag. Detta skulle få mycket negativa konsekvenser för svenskt flyg och även för de flygplatser och tillgängligheten till de orter som vi i dag har diskuterat.

Vi vet inte vad som kommer att komma ut ur den rödgröna tombolan om olyckan skulle vara framme. Det såg vi i går i *Agenda* var helt obegripligt. Sedan satt den socialdemokratiska partisekreteraren och snarast recenserade Centerns och Vänsterns inlägg. Då var inte Miljöpartiet med, men vi vet vad de vill göra för att lägga en våt filt över svenskt flyg.

Att detta beskrivs som skrämselfpropaganda kanske är rätt – jag vet inte. Det får ledamöter och andra uttala sig om, men jag har redogjort för precis hur läget är.

Men för att avsluta med något positivt tycker jag att det Kalle Olsson beskrev när det gäller Östersund, att man har ändrat resepolicyn, är väldigt bra. Under ett besök i Jämtland, i Östersund, frågade jag själv varför man hade den resepolicy man då hade och avrådde från att använda flyget trots att man ville ha mer pengar från staten till den regionala flygplatsen. Då gick man hem och gjorde hemläxan och ändrade. Det tycker jag är positivt. Vi har också ökat stödet till de regionala flygplatserna med 400 procent.

Fler borde dock göra detta. Den enda säkra vägen framåt är att vi nu har en regering som tar flyget på allvar och stärker det. Vi vet inte vad alternativet skulle vara. Det vet vi inte heller efter den här debatten i dag.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Motioner

med anledning av prop. 2025/26:157 Lag om avgift för
områdessamverkan

2025/26:3966 av Andreas Lennkvist Manriquez m.fl. (V)

2025/26:3974 av Joakim Järrebring m.fl. (S)

2025/26:3981 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP)

med anledning av skr. 2025/26:152 Riksrevisionens rapport om Statens
fastighetsverks fastighetsförvaltning

2025/26:3980 av Janine Alm Ericson m.fl. (MP)

§ 10 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 27 mars

2025/26:420 Polismyndighetens myndighetsutövning

av *Lawen Redar* (S)

till justitieminister Gunnar Strömmer (M)

2025/26:421 Regeringens integrationspolitik

av *Lawen Redar* (S)

till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2025/26:422 Regeringens arbetsmarknads- och integrationspolitik

av *Lawen Redar* (S)

till arbetsmarknadsminister och vikarierande klimat- och miljöminister
Johan Britz (L)

§ 11 Anmälan om fråga för skriftligt svar

Följande fråga för skriftligt svar hade framställts:

den 27 mars

2025/26:658 Dubbelbeskattning och rättssäkerhet hos Skatteverket
av *Markus Wiechel* (SD)
till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 12.33.

Sammanträdet leddes av andre vice talmannen.

Vid protokollet

LENA LINDBÄCK

/Olof Pilo

§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Anmälan om ändrad partibeteckning.....	1
§ 3 Anmälan om fördröjt svar på interpellation.....	2
§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott.....	2
§ 5 Ärenden för bordläggning.....	2
§ 6 Svar på interpellation 2025/26:383 om regeringens ekonomiska prioriteringar	3
Anf. 1 Finansminister ELISABETH SVANTESSON (M)	3
Anf. 2 IDA EKEROTH CLAUSSEN (S)	3
Anf. 3 Finansminister ELISABETH SVANTESSON (M)	4
Anf. 4 IDA EKEROTH CLAUSSEN (S)	5
Anf. 5 Finansminister ELISABETH SVANTESSON (M)	6
Anf. 6 IDA EKEROTH CLAUSSEN (S)	7
Anf. 7 Finansminister ELISABETH SVANTESSON (M)	8
§ 7 Svar på interpellation 2025/26:356 om färdtjänst och regeringens fortsatta beredning av Trafikanalys förslag.....	9
Anf. 8 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	9
Anf. 9 AZRA MURANOVIC (S)	9
Anf. 10 SANNE LENNSTRÖM (S)	10
Anf. 11 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	11
Anf. 12 AZRA MURANOVIC (S)	12
Anf. 13 SANNE LENNSTRÖM (S)	13
Anf. 14 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	13
Anf. 15 AZRA MURANOVIC (S)	14
Anf. 16 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	14
§ 8 Svar på interpellationerna 2025/26:398, 401 och 406 om flyglinjer	15
Anf. 17 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	15
Anf. 18 MARIE OLSSON (S).....	16
Anf. 19 KALLE OLSSON (S)	17
Anf. 20 PETER HEDBERG (S).....	18
Anf. 21 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	19
Anf. 22 MARIE OLSSON (S).....	20
Anf. 23 KALLE OLSSON (S)	21
Anf. 24 PETER HEDBERG (S).....	22
Anf. 25 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	23
Anf. 26 MARIE OLSSON (S).....	24
Anf. 27 KALLE OLSSON (S)	25
Anf. 28 PETER HEDBERG (S).....	26

Anf. 29 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	26
§ 9 Bordläggning	27
§ 10 Anmälan om interpellationer.....	27
§ 11 Anmälan om fråga för skriftligt svar	28
§ 12 Kammaren åtskildes kl. 12.33.....	28