

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 20 november justerades.

§ 2 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2024/25:62 till konstitutionsutskottet

2024/25:67 till finansutskottet

Skrivelser

2024/25:64 till justitieutskottet

2024/25:66 till finansutskottet

§ 3 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Sammansatta utrikes- och försvarsutskottets betänkande

2024/25:UFöU2 Svenskt bidrag till Natos avskräckning och försvar under
2025

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande

2024/25:MJU2 Utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livs-
medel

Näringsutskottets betänkande

2024/25:NU3 Utgiftsområde 21 Energi

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden

2024/25:AU2 Utgiftsområde 14 Arbetsmarknad och arbetsliv

2024/25:AU4 Ökad kontroll vid utbetalning från den statliga lönegarantin

§ 4 Digital operativ motståndskraft för finanssektorn

Finansutskottets betänkande 2024/25:FiU13
Digital operativ motståndskraft för finanssektorn (prop. 2024/25:44)
föredrogs.

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 14.)

*Uppgifter som ska
lämnas i samband
med arbetsgivar-
deklarationen*

§ 5 Uppgifter som ska lämnas i samband med arbetsgivardeklarationen

Socialförsäkringsutskottets betänkande 2024/25:SfU9
Uppgifter som ska lämnas i samband med arbetsgivardeklarationen
(prop. 2024/25:36)
föredrogs.

Anf. 1 DANIEL PERSSON (SD):

Fru talman! Vi ska nu debattera socialförsäkringsutskottets betänkande SfU9, och jag börjar med att yrka bifall till utskottets förslag till beslut.

Det föreslås att uppgifter om frånvaro från arbete ska anges av arbetsgivaren i samband med arbetsgivardeklarationen. Det gäller när frånvaron uppges ligga till grund för att ge rätt till föräldrapenning eller tillfällig föräldrapenning. Dessa uppgifter ska användas för att effektivisera Försäkringskassans kontroll av föräldrapenningförmåner för att i efterhand upptäcka felaktiga utbetalningar. Förslaget innebär att Skatteverket ska ta emot uppgifterna för att sedan lämna över dessa till Försäkringskassan.

Fru talman! Regeringen beslutade i juni 2022 att ge en särskild utredare i uppdrag att se över uppgifterna på individnivå i arbetsgivardeklarationen.

Det har gjorts studier och utredningar av omfattningen av felaktiga utbetalningar inom föräldrapenningen de senaste åren. Det är uppskattningar som inte kan ge exakta svar på hur stor omfattningen av de felaktiga utbetalningarna är eller vad som är de bakomliggande orsakerna till att det blir fel samt vilken andel som är oavsiktliga misstag och hur stor del som är fråga om medvetet bidragsbrott. Men studierna ger ändå en stark bild av att det finns ett problem med felaktiga utbetalningar av tillfällig föräldrapenning. Arbete trots förmån är en vanlig orsak till fel. Det innebär att en försäkrad arbetar och får lön under tiden med ersättning. Det uppskattas att det kan röra sig om miljardbelopp som betalas ut felaktigt.

Enligt Försäkringskassan utmärker sig problemet med arbete trots förmån som ett av de stora problemområdena, både sett till antalet upptäckta felaktiga utbetalningar och sett till antalet polisanmälningar gällande bidragsbrott.

Regeringen bedömer att det mest effektiva samhällsekonomiska alternativ som finns är att använda arbetsgivardeklarationerna för att samla in uppgifterna. Det leder till den minsta ökningen av administration och kostnader för såväl myndigheter som arbetsgivare och andra berörda. Samti-

digt bedöms förslaget generera en betydande minskning av felaktiga utbetalningar.

Fru talman! Enligt statistik från Skatteverket lämnas närmare 70 procent av alla arbetsgivardeklARATIONER in till Skatteverket genom att uppgifterna från arbetsgivarens lönesystem mer eller mindre automatiskt överförs till Skatteverket. Drygt 10 miljoner uppgifter om betalningsmottagare lämnas in till Skatteverket varje redovisningsperiod, varav 97,5 procent lämnas in automatiskt och 2,5 procent manuellt.

För de arbetsgivare som lämnar in uppgifter automatiskt innebär lagförslaget inte någon nämnvärt ökad administrativ börda. För övriga arbetsgivare medför dock en utökad uppgiftsskyldighet en ökad administration.

I regeringens proposition nämns att en rimlig uppskattning av den ökade tidsåtgången enligt regeringen skulle kunna vara att det för varje betalningsmottagare, där ersättningen har påverkats av frånvaro som kan ge rätt till föräldrapenning eller tillfällig föräldrapenning, kommer att ta i genomsnitt fyra minuter att komplettera uppgifterna. För betalningsmottagare som inte påverkas av frånvaro kommer det att ta i genomsnitt en minut att lämna uppgiften.

Fru talman! Sammantaget bedöms förslaget skapa en nytta som överväger de negativa konsekvenserna, som de kostnader som uppgiftsskyldigheten medför, vilka huvudsakligen är initiala kostnader, och den omfattning i vilken den administrativa bördan kan antas öka.

Det är av yttersta vikt att vi får bukt med felaktiga utbetalningar och fusk och att vi värnar om de skattemedel vi förfogar över.

Återigen yrkar jag bifall till utskottets förslag till beslut.

Anf. 2 MARTINA JOHANSSON (C):

Fru talman! Att det sker fusk i våra välfärdssystem i Sverige är ett problem. Det skapar misstro. Här gör vi samma bedömning som regeringen, att det är ett stort problem som vi måste komma åt. Vi måste begränsa medvetet fusk och hjälpa föräldrar att göra rätt när det gäller tillfällig föräldrapenning.

Fru talman! Vem är det då som bär ansvaret för att det ska bli rätt? Är det Försäkringskassan, föräldrarna eller företagen som bär ansvaret? Från Centerpartiets sida vill vi inte lägga ansvaret på företagarna, utan vi vill hellre se att ansvaret hamnar mer hos Försäkringskassan och kanske hos föräldrarna.

Det förslag som regeringen har lagt på bordet ökar administrationen för våra företagare, för oavsett om det handlar om en eller flera minuter i den administration som ska ske är det ytterligare en arbetsuppgift som våra företagare ska genomföra. Det drabbar framför allt små och medelstora företag. Vi tycker inte att det är rimligt, för det är ju där arbetena skapas. Fyra av fem arbetstillfällen skapas i små och medelstora företag.

Det är redan regeltungt hos våra företagare med den rapportering som ska göras på olika områden. Frågan är hur länge våra företagare orkar driva sina företag om de ska ha ytterligare bördor förutom det jobb de faktiskt gör varje dag.

Prot. 2024/25:48
11 december

*Uppgifter som ska
lämnas i samband
med arbetsgivar-
deklarationen*

Det här är en lagstiftning som ska börja gälla om några veckor. Hur ska företagen, framför allt de små företagen, kunna hinna förbereda sig? Och det är inte bara en del av det som regeringen har gjort för att belasta små och medelstora företag, utan Moderaterna och regeringen har också tagit bort skyddet mot höga sjuklönekostnader tidigare.

Vart har företagsperspektivet tagit vägen? Vart har regeringens arbetslinje tagit vägen? Det här är ju någonting som vi gemensamt tidigare har stått för.

Vilken företagare ska våga anställa en medarbetare med en sjukdomshistoria om man riskerar höga sjuklönekostnader? Det här är ju ingenting som bidrar till minskad arbetslöshet direkt. Centerpartiet börjar känna sig ensamt med att stå på företagets sida, fru talman.

Vi har tidigare haft kontroll av tillfällig föräldrapenning i Sverige, om jag minns rätt 2008–2013. Då var det förskolorna som lämnade in kontrollintyg om föräldrar som inte hade haft barnen på förskolan. Ett av skälen till att man tog bort detta var att det innebar en väldigt stor administrativ börda för förskolepersonalen som man inte ansåg var proportionerlig. Blir det mer proportionerligt om en företagare ska lämna de här uppgifterna? Det är min fråga.

Fru talman! Centerpartiet och jag är överens med regeringen och Moderaterna om att undra vad problemet är. Jag skulle vilja se ett bättre förslag, ett förslag som handlar mer om digitala system som Försäkringskassan möjligtvis ska ta ansvar för. Kan den enskilda medarbetaren eller den enskilda föräldern lämna in lönespecifikationer och säkerställa att man inte har tagit ut lön för de aktuella dagarna? Eller kanske vi ska gå vidare med de större företagen för att bygga ett hållbart system och därefter gå vidare med små och medelstora företag så att de också hinner ställa om. Vad händer med de företag som inte klarar av uppdraget när lagen träder i kraft?

Fru talman! Vi instämmer i problembilden, men vi vill se en annan lösning. Jag yrkar därför avslag på regeringens lagförslag och bifall till reservation 1.

Anf. 3 CAROLINE HÖGSTRÖM (M):

Fru talman! Varje år betalas uppskattningsvis 15–20 miljarder kronor ut felaktigt från våra välfärdssystem. Omkring hälften av dem misstänks vara rena bidragsbrott. Den moderatledda regeringen arbetar nu på bred front för att sätta stopp för bidragsbrottsligheten och därmed värna skattebetalarnas pengar och tilliten till våra gemensamma välfärdssystem.

I dag debatterar vi ett viktigt förslag som syftar till att stärka kontrollen och minska fusket med tillfällig föräldrapenning, det som kallas vab. Förslaget innebär att arbetsgivare ska lämna uppgifter i arbetsgivardeklarationen om en anställd tagit ut vab eller föräldraledighet. Arbetsgivardeklarationen lämnas precis som vanligt till Skatteverket, som i sin tur får uppdrag att överlämna uppgifterna till Försäkringskassan. Det här är en nödvändig åtgärd eftersom den är en viktig pusselbit för att upprätthålla tilliten till våra trygghetssystem och säkerställa att resurser används på rätt sätt.

Fru talman! Genom det förslag som ligger på bordet kan vi ge Försäkringskassan bättre möjligheter att upptäcka och förebygga brott och fusk. Förslaget innebär att arbetsgivardeklarationerna bidrar till att myndigheterna får en mer korrekt bild av när en person faktiskt har varit frånvarande

från arbete. Detta gör att vi kan rikta kontrollinsatserna mer träffsäkert och minska risken för felaktiga utbetalningar.

Fru talman! För att bevara tilliten till våra trygghetssystem måste vi säkerställa att de är rättvisa, hållbara och skyddade från missbruk. Det handlar om att värna om alla de föräldrar som gör rätt för sig och om skattebetalarna som står för notan, samtidigt som vi skickar en tydlig signal till dem som försöker lura systemet.

Självklart innebär detta en viss förändring för arbetsgivarna, som kommer att behöva rapportera fler uppgifter i arbetsgivardeklarationen. Men det handlar om att rapportera när medarbetare är frånvarande för föräldraledighet eller vab. Dessa uppgifter är för de allra flesta arbetsgivarna redan en del av deras rutiner för tidsrapportering och personalhantering. Den ökade administrationen kan därmed hållas på en rimlig nivå. Samtidigt är nyttan av dessa uppgifter enorm – inte bara i kronor och ören utan också för att stärka förtroendet för vår gemensamma välfärd.

Fru talman! Detta förslag handlar inte om att misstänkliggöra alla föräldrar som använder sin rätt till vab. De allra flesta föräldrar gör rätt för sig och använder förmånen som det är tänkt. Men vi vet att bidragsbrott och fusk finns inom vab, och det har i sin omfattning vuxit till enorma summor. Det är därför nödvändigt att agera.

Vi moderater har alltid varit tydliga med att skattepengar ska användas ansvarsfullt. Våra trygghetssystem ska finnas där för de människor som verkligen behöver dem. Genom att stärka kontrollerna av vab-utbetalningarna säkerställer vi att så sker. Det skickar samtidigt en viktig signal, nämligen att fusk inte tolereras. Ingen ska tänka tanken att försöka fuska med våra välfärdssystem.

Samtidigt är det viktigt att denna reform implementeras på ett sätt som är tydligt och smidigt för både arbetsgivare och Försäkringskassan. Vi moderater kommer att följa upp genomförandet noga för att säkerställa att den administrativa bördan för företagen blir så liten som möjligt.

Fru talman! Det här är en investering i ett starkare och mer rättvist trygghetssystem som gynnar både samhället och de individer som behöver hjälp. Sverige ska vara ett land där vi kan lita på att våra gemensamma resurser används rätt och att bidragsbrott bekämpas med full kraft.

Det här är en av flera pusselbitar i den moderatledda regeringens arbete för att stoppa bidragsbrotten. Arbetet för att utöka informationsdelning mellan myndigheter pågår på bred front. I mars ska en utredning presentera förslag om en sanktionsavgift och en bidragsspärr för dem som fuskar och begår bidragsbrott. Den som begår bidragsbrott ska även kunna bli diskvalificerad från välfärdssystemen.

Steg för steg och reform för reform får vi ordning på Sverige. Jag yrkar bifall till propositionen.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 14.)

Prot. 2024/25:48
11 december

*Uppgifter som ska
lämnas i samband
med arbetsgivar-
deklarationen*

§ 6 Ekonomisk trygghet vid sjukdom och funktionsnedsättning

Socialförsäkringsutskottets betänkande 2024/25:SfU1

Utgiftsområde 10 Ekonomisk trygghet vid sjukdom och funktionsnedsättning (prop. 2024/25:1 delvis)
föredrogs.

Anf. 4 CLARA ARANDA (SD):

Fru talman! Vi debatterar i dag utgiftsområde 10 Ekonomisk trygghet vid sjukdom och funktionsnedsättning, och jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag.

Att psykiatriska diagnoser är den vanligaste anledningen till sjukskrivning är inget nytt. Så har det varit i många år.

Den psykiska ohälsan fortsätter att öka, och under 2024 har sjukfrånvaron nått nya rekord. Oavsett yrke är det kvinnor som löper dubbelt så stor risk att bli sjuka på grund av stress, vilket Försäkringskassan också konstaterar i en nyligen släppt rapport.

Den diagnos som leder till flest långa sjukfall är utmattningssyndrom, som orsakats av långvarig negativ stress. Under våren 2024 var det 43 500 personer som var sjukskrivna på grund av stress. 34 300 av dessa var kvinnor. Det är en ökning med 25 procent om man jämför med samma tidpunkt under 2019.

Försäkringskassan har tidigare rapporterat om att kvinnor i högre utsträckning drabbas av längre sjukskrivningar, och det är kombinationen av en dålig arbetsmiljö och dubbel arbetsbörda som bland annat ligger bakom den högre sjukfrånvaron hos just kvinnor.

Försäkringskassan redogör i en annan rapport för att det bland personer med psykiatriska diagnoser var hela 86 procent som uppgav att arbetet hade bidragit till deras sjukskrivning.

Forskningen är tydlig med att arbetsmiljö är en avgörande orsak bakom utvecklingen, där vi kan se strukturella problem särskilt inom kvinnodominerade branscher. Vi vet att många kvinnor arbetar inom välfärden i kontaktyrken nära människor som har stora hjälpbehov. Där finns också betydande arbetsmiljöutmaningar, inte minst när det gäller den befintliga obalansen mellan ställda krav och faktiska resurser som finns att tillgå på arbetsplatsen.

Fru talman! Vi kan även notera att det finns en ökad risk för män som arbetar i välfärden och har dubbel arbetsbörda, även om den gruppen är mindre.

Under 2023 utgjorde stressrelaterad sjukdom 21 procent av den totala utbetalade sjukpenningen, motsvarande 9,2 miljarder. Det är 14 procent mer än året innan. Och vi kan se att den trenden är uppåtgående.

Med anledning av utvecklingen är det viktigt att Sverigedemokraterna, tillsammans med regeringen, nu genomför en rad träffsäkra åtgärder. Låt oss titta på vad vi har aviserat i budgeten inför nästkommande år. Vi utvecklar bidraget för arbetsplatsinriktat rehabiliteringsstöd. Vi anslår 20 miljoner kronor, som ska göra det enklare för arbetsgivare att ta sitt rehabiliteringsansvar och samtidigt verka för att ta till vara företagshälsovårdens expertresurser.

På samma sätt som det tar lång tid att utveckla ett utmattningssyndrom är ett systematiskt arbetsmiljöarbete en långsiktig investering för en hållbar arbetsmiljö och friska medarbetare.

Att enbart visa intresse för höga siffror i sjukfrånvaron och att så snabbt som möjligt försöka få ned dessa löser inte grundproblemet. Lösningen handlar bland annat om att ta ett helhetsgrepp om den psykiska ohälsan och att på riktigt välja förebyggande insatser med en förståelse för att effekterna inte kommer direkt. Därför är det ganska svårt att helt hålla sig inom ramarna för det utgiftsområde vi debatterar, när det krävs en mer övergripande beskrivning av vad vi tillsammans med regeringen faktiskt gör.

Fru talman! Jag vill därför passa på att nämna att vi möter den ökande psykiska ohälsan, som är orsaken till nästan hälften av alla längre sjukskrivningsfall, med en rad strategiska insatser på området. Bland annat gör vi en riktad satsning på primärvården och första linjens vård när det gäller arbetet med psykisk ohälsa. Där tillför vi en halv miljard för 2025.

Vi arbetar med att säkerställa vård i tid och på rätt vårdnivå, vilket givetvis är helt avgörande utifrån ett sjukförsäkringsperspektiv. Exempelvis riskerar obehandlad psykisk ohälsa att förvärra sjukdomstillståndet och förlänga återhämtningstiden. Det här är därför avgörande satsningar för att bland annat motverka långtidssjukskrivningar.

Sverigedemokraterna och regeringen har även tillsatt en utredning för att ta fram en ny arbetsmiljöstrategi med syftet att skapa en bättre arbetsmiljö för alla. Vi är överens med regeringen om att Sverige ska ha ett arbetsliv där arbetsrelaterade sjukdomar och skador förebyggs i största möjliga mån och att vi måste fokusera på åtgärder för att säkerställa just detta. Sedan är det givetvis lika angeläget att bli bättre på att omhänderta de fall där detta trots allt händer.

Vi presenterar sammantaget ett tillskott till Försäkringskassan på nästan 900 miljoner kronor för 2024, och rejäla tillskott planeras även för kommande år. Det ger myndigheten goda förutsättningar att arbeta för att minska handläggningstiderna, stärka servicen och minska de felaktiga utbetalningarna. Det kommer också att ge bättre förutsättningar att motverka bidragsbrotten.

Fru talman! Utöver de åtgärder jag redogjort för ser vi över möjligheten till arbetsprövning med bibehållen sjukpenning under en kortare tid. Vi kommer också att arbeta vidare med förutsättningar för partiellt vilande sjuk- och aktivitetsersättning vid studier. Det här är förslag som Sverigedemokraterna länge har drivit på för, och vi är väldigt glada över att det nu finns en samsyn om att arbeta vidare med detta.

Det är också glädjande att vi tillsammans med regeringen nu höjer ersättningarna till personer med sjuk- och rehabiliteringspenning i särskilda fall. Sverigedemokraterna och regeringen ser också till att stärka sjuk- och aktivitetsersättningens grundskydd genom en anknytningsprincip som innebär krav på en lång tids anknytning till Sverige för att få fullständig rätt till socialförsäkringens grundskydd.

Avslutningsvis kan jag konstatera att vi i Sverigedemokraterna har sagt nej till förslag om en återgång till ett mer restriktivt regelverk i sjukförsäkringen, vilket enligt oss skulle leda till ett försämrat sjukförsäkrings-system. Det viktigaste för Sverigedemokraterna är att Sverige har ett väl-

fungerande och rättvist sjukförsäkringssystem som utvecklas till det bättre, och vi kommer alltid att stå upp för det vi tycker är rätt och riktigt.

Sverigedemokraternas ambition är att fortsätta sitt politiska arbete i den riktningen. Vi anser absolut inte att sjukförsäkringen är fullständig, och vi är väl medvetna om att mer måste göras. Sverige ska vara ett land med en välfärd att lita på, och förutsättningarna för detta skapar vi bäst genom vårt samarbete med regeringen. Sverige behöver stabilitet och rätt fokus framåt, och det är min övertygelse att Tidösamarbetet kommer att kunna leverera just det.

(Applåder)

Anf. 5 ISABELL MIXTER (V) replik:

Fru talman! ”Vi är Tidösamarbetets sociala samvete.” Så lyder rubriken på en debattartikel undertecknad Clara Aranda och Oscar Sjöstedt. Ingressen lyder: ”Vi lovade väljarna att sjukförsäkringen skulle bli bättre, inte sämre. Nu infriar vi det löftet.”

Det här att Sverigedemokraterna nu ska förbättra sjukförsäkringen tycker jag var en väldigt spännande nyhet. Man funderar då på om det är ett borttagande av rehabiliteringskedjan som är på gång. Eller handlar det om ett borttagande av karensavdraget? Handlar det om högre ersättning generellt för de sjukskrivna? Jag är extremt nyfiken på att höra vilka förbättringar Sverigedemokraterna har fått igenom i förhandlingarna, för efter två år med den här regeringen har vi hittills inte sett några förbättringar.

Tvärtom har man stoppat alla utredningar som skulle titta på förbättringar inom sjukförsäkringen – de utredningar som vi i Vänsterpartiet fick igenom när våra mandat behövdes i samarbetet med Socialdemokraterna. Det var utredningar som skulle se över förbättringar i sjukförsäkringen och se över möjligheten till slopad karens.

I stället har den här regeringen ägnat all sin tid åt att utreda borttagandet av de förbättringar som Vänsterpartiet fick igenom tillsammans med den socialdemokratiskt ledda regeringen 2021 och som innebär att många fler nu får vara sjukskrivna under längre tid. Regeringen har ägnat all sin tid åt att utreda varför det skulle vara dåligt att sjukskrivna kan få längre tid på sig att rehabiliteras.

Jag vill därför verkligen fråga ledamoten hur hon kan se sina väljare i ögonen och tala om förbättringar i sjukförsäkringen.

Anf. 6 CLARA ARANDA (SD) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten för frågan.

Jag har ju precis hållit ett anförande på nästan åtta minuter där jag redogjorde för många av våra satsningar. Ledamoten måste alltså vara lite mer uppmärksam.

Ska vi diskutera vad vi faktiskt gör eller vad Vänsterpartiet än en gång påstår att Sverigedemokraterna kommer att göra? Jag förstår Vänsterpartiets okunskap när det kommer till hur det faktiskt är att styra och ta ansvar för ett land. Trots att Vänsterpartiet har funnits i svensk politik i över 100 år har ni nämligen aldrig någonsin suttit i en regering. Isabell Mixter. Ni har aldrig någonsin intagit den formella rollen i ett samarbete. Ni kan strössla hur mycket pengar ni vill och lova allt till alla – det är inte trovärdigt.

Berätta i stället för mig hur ni ska samla majoritet för era förslag! Hur ska ni styra landet tillsammans med Socialdemokraterna, som gärna pratar om vilka satsningar man vill göra men inte anslår en enda krona för att genomföra satsningarna? Och hur ska ni för den delen samarbeta med Centerpartiet, som vill minska anslagen på utgiftsområdet? Berätta gärna hur ni ska få ihop det!

Anf. 7 ISABELL MIXTER (V) replik:

Fru talman! Det är väldigt intressant att höra ledamotens svar på min fråga. Det här kan ju bara tolkas som att Sverigedemokraterna är nöjda med sitt sätt att vara en del av den här regeringen. De är nöjda med att ha lagt ned alla de utredningar som faktiskt skulle titta på förbättringar inom sjukförsäkringen, trots att Sverigedemokraternas krav i sjukförsäkringsfrågor år efter år har legat nära Vänsterpartiets.

Ni har krävt stora förbättringar, Clara Aranda, och slagit på stora trumman för att vara de som står upp för de sjukskrivna. Samtidigt står ni här och säger att det inte är så lätt att regera och att Vänsterpartiet borde prova på. Men vet du vad? Vi har faktiskt svart på vitt vad som hände när Vänsterpartiets mandat behövdes – när vi behövdes – i samarbetet med Socialdemokraterna. Då förbättrades sjukförsäkringen. För första gången på 13 år, om man ska vara exakt, förbättrades sjukförsäkringen. Fler fick möjlighet att vara sjukskrivna längre när Vänsterpartiets mandat behövdes.

Det ni har gjort är att helt strunta i den här frågan nu när era mandat behövs. Mig veterligen har ni dessutom suttit lika lite i regering som Vänsterpartiet, så det är att sätta sig på ganska höga hästar att säga att Vänsterpartiet borde prova på det. Vi får väl se hur det går i valet och om det blir så att Vänsterpartiet återigen får visa att sjukförsäkringen blir bättre när vi är med och regerar.

Vi ser nu resultatet av att Sverigedemokraterna är med och bestämmer: Då skiter man i den här frågan. Man säger innan att frågan är jätteviktig, men när man sitter och faktiskt förhandlar är den inte så viktig. När man sedan har lyckats lägga ned en liten utredning säger man: Nu har vi vunnit – vi är Tidösamarbetets sociala samvete. Titta gärna era väljare i ögonen och säg det, Sverigedemokraterna! Jag tror inte att era väljare är nöjda, och jag hoppas att de på valdagen kommer att välja annorlunda.
(Applåder)

Anf. 8 CLARA ARANDA (SD) replik:

Fru talman! Ledamoten säger att fler fick möjlighet att vara sjukskrivna längre tack vare Vänsterpartiet. Är det målsättningen – att fler ska vara sjukskrivna längre? Jag tycker att det låter väldigt problematiskt.

Vi ska ju motverka att människor hamnar i den situationen. Den som ändå gör det ska givetvis få ett ordentligt stöd från samhället. Men det är väl det som ska vara målet, det vill säga att motverka exempelvis den psykiska ohälsan, vilket jag pratade om i mitt anförande. Det är där vi ska lägga fokus, inte på att fler ska vara beroende av bidrag längre eller må dåligt längre. Vi ska fokusera på rätt insatser.

Vänsterpartiets förslag bygger på att ge allt åt alla utan en tanke på att skapa drivkrafter eller innovation. Det är tydligt.

Det pratas om att Vänsterpartiet har funnits i svensk politik i 100 år. Sverigedemokraterna har funnits i 36 år. Det är lite skillnad. Ändå har vi åstadkommit ganska mycket mer. Vi är ett formellt stödparti. Det har Vänsterpartiet inte uppnått än. Jag ser att det är väldigt svårt för Vänsterpartiet att göra det med tanke på den spretande oppositionen.

Det må vara att Vänsterpartiet själva anser att de har den bästa politiken, men ni har ju helt uppenbart inte fått väljarnas stöd för att genomföra den. Jag är ödmjuk inför det faktum att det finns väldigt mycket kvar att göra inom sjukförsäkringen. Men jag tycker ändå att vi har lagt fram ett budgetförslag som i sin helhet är bra för Sverige, och det är jag stolt över. (Applåder)

(TREDJE VICE TALMANNEN: I all välmening påminner jag om språket i kammaren och att alla talar via talmannen och inte direkt till varandra.)

Anf. 9 ÅSA ERIKSSON (S):

Fru talman! Vecka efter vecka matas vi med rubriker om att den stressrelaterade ohälsan ökar. Sjukskrivningarna på grund av stress ökar. Det gäller främst kvinnor som jobbar inom omsorgsyrcen i välfärden. Och detta är alarmerande. Det är gräsligt för alla dem som drabbas av psykisk ohälsa och stress. Det är gräsligt för deras ekonomi, deras liv, deras sociala tillvaro och deras familjer, men det är också gräsligt för alla de människor som välfärden finns till för: barn, gamla, svaga och sköra människor som behöver omsorg och hjälp. Men de som jobbar i välfärden ges inte möjlighet att göra ett bra jobb, och de blir sjuka av den anledningen. Det är ett underbetyg för vårt samhälle.

Fru talman! För oss socialdemokrater är svaret på ökade sjukskrivningstal inte att försämra sjukförsäkringen. Vi vet att den som är sjuk verkligen inte blir frisk av att också göras fattig. Vårt svar på ökade sjukskrivningstal handlar om att ge möjlighet till förebyggande arbete, så att människor inte behöver bli sjuka av sitt jobb, av stress och av psykisk ohälsa. Där är tyvärr SD-regeringen svaret skyldig i nästa års budget.

Fru talman! För oss socialdemokrater är det viktigt att de stora välfärdsarbetsgivarna, det vill säga kommuner och regioner, ges de resurser som krävs för att öka bemanningen, så att det finns fler människor som arbetar inom omsorgsyrcena och så att de hinner göra ett bra jobb, hinner arbeta färdigt, hinner se varje barn, hinner sitta med varje gammal, hinner göra ordentliga utredningar och hinner ge stöd och hjälp till de människor som behöver det. Det är bara så vi kan bygga en bra välfärd, ett hållbart samhälle och människor som orkar arbeta hela livet.

Därför satsar vi 6 miljarder mer än SD-regeringspartierna på att inflationssäkra statsbidragen till kommuner och regioner. Därför satsar vi också 3 miljarder mer än SD-regeringen på ökad bemanning inom hälso- och sjukvården.

Ska vi, som ledamoten Clara Aranda sa, ge hälso- och sjukvården möjlighet att ge stöd, hjälp och rehabilitering till människor som har drabbats av psykisk ohälsa, till exempel stressrelaterad ohälsa, måste också sjukvården ha de resurser som behövs. Då kan vi inte ständigt skära ned på offentlig verksamhet och hela tiden ge dem som arbetar där sämre förutsättningar att göra ett bra jobb.

Fru talman! Vi socialdemokrater fokuserar i årets kommittémotion gällande sjukförsäkringen framför allt på tre saker. Det första vi fokuserar på är att det orättvisa karensavdraget måste bort. Det har spelat ut sin roll på dagens arbetsmarknad. Det är fruktansvärt orättvist att det är de människor som inte kan jobba hemifrån – de som behöver köra bussarna, städa lokalerna, snyta barnen och så vidare – som tvingas till löneavdrag men inte de som kan jobba hemma när de är förkylda.

Vi socialdemokrater hatar orättvisor, och det här är ett prioriterat område för oss. Dessvärre lade Tidöregeringen som bekant ned den utredning som vi tillsatte om att se över karensavdraget, så det finns inga färdiga förslag. Därför har vi heller inte någon siffra för detta i vår budget, men det är ett prioriterat område för oss – var så säker! Ambitionen är tydlig: Sjukförsäkringen ska fungera för alla löntagare oavsett yrke och typ av arbetsplats.

Fokusområde nummer 2 handlar om dem som har långvarigt nedsatt arbetsförmåga och därför uppbär sjuk- eller aktivitetsersättning. De har länge haft sämre regler för prövning av ersättning än de som är sjukskrivna, och det tycker vi är orättvist och fel. Därför föreslår vi även i år ett ändrat arbetsmarknadsbegrepp vid prövning av sjuk- och aktivitetsersättning. Låt oss hoppas att det är sista gången vi behöver lägga fram detta förslag och att de borgerliga partierna kan stödja det. Det är verkligen något som människor med långvarigt nedsatt arbetsförmåga behöver.

Vårt tredje fokusområde är att det verkligen behövs en översyn över arbetsgivarnas ansvar. Dels behöver vi se till att arbetsgivare arbetar förebyggande, så att människor inte blir sjuka av sitt jobb, dels behöver vi se till att arbetsgivare snabbare tar fram en plan för återgång i arbete för de medarbetare som ändå har blivit sjukskrivna. Det är helt orimligt att det i dag inte finns ekonomiska incitament för arbetsgivare att göra rätt och att det inte finns sanktionsmöjligheter när det gäller de arbetsgivare som inte jobbar förebyggande och inte ser till att göra det som krävs för att få tillbaka sina medarbetare till en hållbar arbetssituation. Detta vill vi socialdemokrater ändra på.

Fru talman! Det finns självfallet mer som behöver förbättras i sjukförsäkringen, men för att driva detta behövs en socialdemokratiskt ledd regering. Under tiden uppmanar jag Tidöpartierna att driva på statsrådet Anna Tenje att lägga fram förslagen från den karensarbetsgrupp som hon tillsatte, så att detta blir verklighet. Det kommer inte att råda bot på hela orättvisan, men det är åtminstone ett litet steg i rätt riktning. Det är samma sak med förslagen från SGI-utredningen. Varför agerar inte regeringen? Det finns färdiga förslag.

Vi uppmanar också regeringen att reformera den svenska arbetsskadeförsäkringen. Även där finns det färdiga förslag från en, som jag har förstått det, i princip enig utredning. ILO-listan är jätteviktig – internationella riktlinjer för arbetsskador. Men i Sverige är den listan föråldrad och otillräcklig.

Vi socialdemokrater och fackföreningsrörelsen kräver att belastningsskador och stressrelaterade skador ska sättas upp på ILO-listan, så att även de kan klassas som arbetsskador. Försäkringssystemet måste hänga med i samhällsutvecklingen, annars står arbetarna utan skydd när de behöver det som mest.

Fru talman! För oss socialdemokrater är det viktigt att sjukförsäkringen verkligen ska vara en försäkring, något vi betalar in till när vi arbetar och som ska finnas där när vi behöver den. Den ska finnas även för kvinnor som arbetar i omsorgsykten i välfärden. Den ska finnas även för byggnadsarbetare som inte kan jobba hemma när de är förkylda. Den ska finnas även för lokalvårdare, busschaufförer, handelsanställda och alla andra.

Vi socialdemokrater vill återupprätta förtroendet för välfärden, inte göra sjuka människor fattigare. Jag hänvisar till vårt särskilda yttrande i betänkandet.

(Applåder)

Anf. 10 CAROLINE HÖGSTRÖM (M):

Fru talman! Målet för utgiftsområde 10 Ekonomisk trygghet vid sjukdom och funktionsnedsättning är att frånvaron på grund av sjukdom ska ligga på en långsiktigt stabil och låg nivå. Syftet med sjukförsäkringen är att ge ersättning för inkomstbortfall vid sjukdom och rehabilitering. Mäniskor ska känna sig trygga med att hjälp finns att få när man drabbas av sjukdom som gör att man inte kan arbeta.

Samtidigt är det viktigt att riksdagen bevakar att regelverket inte bidrar till inlåsnings effekter utan att utformningen motverkar onödigt långa och många sjukskrivningar. Det måste finnas tydliga incitament för både individen och andra aktörer, som Försäkringskassan och arbetsgivare, att agera för snabb återgång i arbete. Fokus måste vara på rehabilitering med tydligt definierade avstämningstillfällen.

I den här debatten vill jag inleda – då jag kanske framöver kommer att måla en ganska dyster bild av verkligheten – med att påminna kammaren om att sjukfrånvaron på väldigt lång sikt är historiskt låg. Skillnaden mellan könen är dock uppenbar. Halva befolkningen, kvinnorna, är mer sjukskrivna, längre sjukskrivna och oftare sjukskrivna på grund av psykisk ohälsa. För kvinnorna finns det dessutom större regionala skillnader i sjukskrivningsstatistiken.

Fru talman! Vi kan också se en ökning av sjuktagen under 2023. Ökningen består till stor del av sjukskrivningar som pågår längre än ett år. Detta förklaras delvis av de förändringar som genomfördes av den socialdemokratiska regeringen 2021 och 2022, då det blev lättare att vara sjukskriven under en längre tid. Det är uppenbart att vi måste fortsätta att följa den här utvecklingen mycket noga.

Statsrådet Anna Tenje har tagit flera initiativ i fråga om sjuktagen. Senast skedde det i form av rundabordsamtal tillsammans med kommuner och regioner för att diskutera exempelvis sjukfrånvaron hos kvinnor som jobbar i offentlig sektor och att vi gemensamt måste kraftsamla. Alla aktörer måste kliva fram.

Fru talman! Syftet med sjukpenningen är att människor ska komma tillbaka till arbete så snart det är möjligt. Vi vet att en egen inkomst, arbetskamrater och rutiner är oerhört viktigt. Det innebär trygghet, sociala sammanhang och möjligheten att ha en mer stabil ekonomi. Därför är det framför allt de långa sjukskrivningarna som oroar mig.

Vart fjärde sjukfall har pågått längre än två år, och många av dem beror helt eller delvis på psykisk ohälsa. Sådana här siffror har vi inte haft sedan Socialdemokraterna styrde sjukförsäkringen under tidigt 2000-tal. Mäniskor gömdes och glömdes då för att putsa statistiken. Mäniskor med ar-

betsförmåga blev förtidspensionerade, och unga med funktionsnedsättningar blev helt borträknade.

Till skillnad från de rödgröna ser vi moderater potentialen i människor. Den moderatledda regeringen ser behovet av att unga med exempelvis aktivitetsersättning får ökat stöd och ger därför i uppdrag till Försäkringskassan att utreda förutsättningarna för arbetsförberedande och arbetslivsinriktade insatser. Vi tror att alla har möjlighet att bidra, och vi vill ge dem möjlighet att göra det. Vi kan dessutom konstatera att vi med ett blomstrande näringsliv och ett stort behov av personal inom stora delar av välfärden inte heller har råd att räkna ut människor. Tvärtom måste fler vara med och bidra och jobba för ett rikare Sverige.

Fru talman! Jag oroas som sagt också över att kvinnor mitt i livet som arbetar inom skola, vård och omsorg är särskilt drabbade av sjukfrånvaro. Kvinnor med dessa viktiga yrken är oftare sjuka än män både i samma yrkesgrupp och i andra yrken. De sticker ut i statistiken. Därför är regeringens paket av åtgärder för att på olika sätt stärka återgången till arbete viktigt. Flera instanser måste kroka arm, och det behövs ett brett arbete med sjukvården, arbetsgivare och företagshälsovården samt med Försäkringskassan och andra avgörande myndigheter.

Regeringen avser exempelvis att stödja och utveckla hälso- och sjukvårdens arbete med sjukskrivning och rehabilitering. Vi behöver också förbättra den grundläggande strukturen för ett systematiskt arbete med försäkringsmedicin. Detta ska ske tillsammans med första linjens arbete med psykisk hälsa och satsningar på primärvården – som visserligen hanteras i ett annat utgiftsområde men som i allra högsta grad påverkar arbetet med en friskare befolkning.

Fru talman! Den budgetproposition som ligger på bordet har ett stort och viktigt fokus på just rehabiliteringsarbetet för att se till att fler ska kunna komma tillbaka till arbete. Därför stärker vi budgeten för arbetsplatsinriktat rehabiliteringsstöd. Vi ger också ansvariga myndigheter i uppdrag att utveckla sin samverkan och tillsyn av arbetsgivares arbetsmiljö- och rehabiliteringsansvar.

Budgetpropositionen innehåller också möjligheten till arbetsprövning med bibehållen sjukpenning och arbetsträning. Den innehåller ett borttagande av den övre åldersgränsen för byte till kortare karenstid för egenföretagare. Systemet harmoniseras också för att slopa den så kallade hemlandstiden inom sjuk- och aktivitetsersättning i likhet med de förändringar som gjordes för garantipensionen 2023.

Regeringen agerar också för att säkerställa att socialförsäkringsförmåner inte kan underlätta och möjliggöra för den som är misstänkt eller dömd för ett allvarligt brott att hålla sig undan utredning, lagföring eller straffverkställighet. Man kan ju tro att detta redan skulle ha hänt, men så är inte fallet. Nu agerar dock regeringen, och det är viktigt och välkommet.

I budgetpropositionen gör vi en kraftsamling kring kärnverksamheten genom stärkt ärendehandläggning och ökat fokus på att motverka felaktiga utbetalningar och bidragsbrott. Försäkringskassans egen kontrollenhet brukar beskriva det som att varje satsad krona ger 11 kronor tillbaka. Våra myndigheter har inte haft tillräckligt med verktyg eller uppdrag att ta just krafttag mot bidragsbrotten. Det är rent av stötande att se vilka enorma summor som går till kriminella. Det är hög tid att strypa den kriminella ekonomin!

Prot. 2024/25:48
11 december

*Ekonomisk trygghet
vid sjukdom och
funktionsnedsättning*

Fru talman! Samhällets gemensamma kraft och stöd ska finnas där när man drabbas av sjukdom. Det ska vara en hjälpande hand och en varm famn att luta sig tillbaka mot när sjukdom drabbar en. Men det ska sedan vara en mjuk knuff tillbaka till arbete och tillbaka till sammanhanget. Det ska finnas goda förutsättningar för ett långt och hållbart arbetsliv. Det är centralt att verka för en god arbetsmiljö samt rehabiliterings- och anpassningsåtgärder med fokus på att motverka många och långa sjukskrivningar. Vi behöver utveckla samarbetet mellan olika aktörer i sjukskrivningsprocesserna. Det gör vi nu i samband med denna budget, som innehåller viktiga steg på vägen för en friskare befolkning.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.
(Applåder)

I detta anförande instämde Magnus Resare och Viktor Wärnick (båda M).

Anf. 11 ISABELL MIXTER (V) replik:

Fru talman! Jag ska försöka hålla tungan rätt i mun den här gången och undvika otrevliga ord. Vi får se hur det går.

Ledamoten Caroline Högström talade om att hon oroar sig över att kvinnor mitt i livet inom vård, skola och omsorg ligger högt i sjukskrivningsstatistiken. Så långt är vi överens om verklighetsbeskrivningen. Det är så det ser ut i det här landet. Man kan dock bli lite fundersam – om ledamoten liksom jag oroar sig över detta – över att krisen inom vården, skolan och omsorgen samtidigt tillåts fortsätta.

Vi har den värsta sjukvårdskrisen på decennier i det här landet, och regeringen prioriterar att lägga 34 miljarder på skattesänkningar. Dessa skattesänkningar går framför allt till dem som redan har allra mest i plånboken. Samtidigt låter man krisen i välfärden pågå.

För mig är det ett ganska tydligt samband: Om man fortsätter att låta det vara alldeles för lite personal inom dessa verksamheter kommer fler att bli sjukskrivna, helt enkelt. Det är en ganska enkel matematik, och jag skulle gärna vilja höra ledamoten resonera kring det. Hur ser hon på att man fortsätter att underfinansiera välfärden och samtidigt oroar sig över de höga sjukskrivningstalen inom dessa branscher och sektorer?

Anf. 12 CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Jag kan inleda med att säga att jag inte över huvud taget håller med om Isabell Mixters beskrivning av budgeten. Tvärtom gör vi satsningar på regionerna och kommunerna.

Framför allt vill jag också säga att jag inte skäms ett dugg för att vi föreslår skattesänkningar för vanligt folk. Jag skäms inte ett dugg för att vi går tillbaka till principen om hälften kvar vid lönehöjning. Jag skäms inte ett dugg för att en genomsnittlig löntagare i exempelvis Surahammar får behålla ungefär 3 300 kronor mer på ett år i dessa ekonomiskt kärva tider. Jag skäms inte ett dugg för att arbete ska löna sig och för att de som ställer klockan och går till arbetet ska få behålla lite mer av sina surt förvärvade pengar. Jag skäms inte ett dugg över det. Det tycker jag inte att någon annan heller ska göra.

Det är detta som är nyckeln. Nyckeln är inte mer och fler bidrag, utan nyckeln är att arbete ska löna sig. De som ställer klockan ska få behålla lite mer av sina egna pengar. Det är viktigt för Sveriges ekonomi. Det är viktigt för individerna. Detta är helt rätt prioritering, enligt min mening. (Applåder)

Anf. 13 ISABELL MIXTER (V) replik:

Fru talman! Det blir ganska absurt att höra på ledamotens svar. Man försvarar dessa enorma skattesänkningar och säger att de är rimliga samtidigt som vi ser en välfärd som håller på att brisera.

Man säger att de som ställer klockan ska få lön för mödan. Det är faktiskt så, om man ska vara ärlig, att den allra största delen av dessa skattesänkningar inte går till barnskötaren eller till undersköterskan. Och när de en dag blir sjukskrivna på grund av de usla arbetsförhållanden som råder inom dessa sektorer kommer de inte att få ett dugg av era skattesänkningar. De som är sjukskrivna blir faktiskt dubbelt drabbade i detta samtidigt som man nu sänker skatten för dem som går och jobbar.

Man kan tycka att detta är jättebra. Vi vill också se att människor arbetar, men vi vet att detta arbetsliv leder till att människor blir sjukskrivna. De får då inte ett dugg av era skattesänkningar. De får fortsätta med låga ersättningar som knappt räcker till mat och hyra. De får låna pengar av sina anhöriga för att ens ha råd att överleva dagen. Samtidigt säger man att det ska löna sig att arbeta.

Vad är tacken för att man har arbetat ett helt arbetsliv och slitit ut sig? Vad är tacken för att man blir sjukskriven? Jo, statsminister Ulf – nu håller jag på att blanda ihop orden Åkesson och Kristersson; om jag ska vara ärlig vet jag inte riktigt vem som är statsminister i denna regering – får tusentals kronor i skattesänkning samtidigt som de sjukskrivna inte får någonting.

Vad är tacken för att man har slitit ett helt arbetsliv och slitit ut sig, för att man dag ut och dag in försökt lösa alla kriser på förskolan och i vården? Tacken är att man inte får någonting samtidigt som Ulf Kristersson är värd hundra gånger mer i fråga om skattesänkning än vad man själv är. Hur ser ledamoten på det? (Applåder)

Anf. 14 CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Tack, Isabell Mixter, för att du någonstans visade på hur ni helt ignorerar vad vi säger i denna kammare, inte läser budgeten och inte ens vet vem som är statsminister i Sverige!

Jag tog upp ett exempel i mitt anförande om en person i Surahammar som får behålla 3 300 kronor mer per år. Det beräknas på en medelinkomst, ungefär samma som en genomsnittlig förskollärare eller lärare i tidigare årskurser i Surahammar har. Precis den person som ledamoten säger inte får behålla mer är faktiskt den som får mer pengar i plånboken. Den personens arbete lönar sig. Detta gör skillnad för den person som tar hand om barnen när vi andra kan arbeta. Det är dessa personer som får det bäst. Det är de som faktiskt får mer av denna skattesänkning. Det är för dem vi gör det här.

Prot. 2024/25:48
11 december

*Ekonomisk trygghet
vid sjukdom och
funktionsnedsättning*

Ulf Kristerssons lön kommer att vara hög oavsett detta, för han är statsminister och har det jobbet. Men de som sliter i vården är de som får behålla mer av våra skattesänkningar. Det är de som får lön för mödan.

Detta visar att man inte över huvud taget bryr sig.

I denna budget finns det tydliga satsningar på rehabilitering och arbetsmiljö. Man måste nämligen komma tillbaka till arbete efter en sjukskrivning. Det är att komma tillbaka till arbete som är målet, inte mer och fler bidrag.

Man kan läsa Vänsterpartiets budgetmotion. De föreslår 16 miljarder i ökade bidrag. Var ska de pengarna komma ifrån? Vilka ska arbeta och säkerställa välfärdens finansiering när fler och fler ska gå på bidrag och hamna i olika typer av bidragsfällor med Vänsterpartiets politik?

I vänsterns Sverige verkar det vara otänkbart att stärka människors självständighet och att göra människor fria från bidragsberoende. Det verkar helt otänkbart i Vänsterpartiets Sverige, men i Moderaternas Sverige är det detta som är målet. Fler ska arbeta. Fler ska komma tillbaka till arbete. Man ska orka ett helt arbetsliv. Det ska också löna sig i pensionen. Där har vi en viktig skillnad mellan Vänstern och Moderaterna, för Moderaterna säger: Arbete ska alltid löna sig.

(Applåder)

(TREDJE VICE TALMANNEN: Som talman får jag fortsatt påminna om att vi talar via talmannen och inte, som det så gärna blir, använder ”du” och talar med varandra.)

Anf. 15 ISABELL MIXTER (V):

Fru talman! Efter två år av regeringens och Sverigedemokraternas regering är prioriteringarna tydliga. Vi ser vad regeringen prioriterar i sin budget. Det är dessvärre inte ekonomisk trygghet vid sjukdom och funktionsnedsättning, som vi debatterar här i dag. Den mest prioriterade målgruppen i Tidögängets budget är människor med månadslöner på över 70 000–80 000 kronor.

Samtidigt som regeringen har lagt 34 miljarder kronor på skattesänkningar är sjukvården fortsatt i kris, och hushållen har det mycket ansträngt.

Vänsterpartiet konstaterar att regeringen på punkt efter punkt misslyckas med att hantera de problem vi har framför oss. Vi ser hur arbetslösheten växer, hur framtidstron har stannat av, hur ojämlikheten ökar, hur sjukvården är i kris och hur klimatomställningen lämnas åt sitt öde.

Vänsterpartiets budgetförslag står i stark kontrast till Tidöpartiernas budget. I stället för en politik som gynnar några få lägger vi fram en budget som hanterar samhällsproblemen och som ger vanligt folk mer i plånbocken.

Handels rapport *Sjuk på jobbet* visar att hela sju av tio i handeln går till jobbet trots sjukdom. På hela arbetsmarknaden är det runt 60 procent som gör detsamma. De två vanligaste anledningarna till att folk går till jobbet trots sjukdom är att man inte vill belasta sina arbetskamrater och att man inte har råd att stanna hemma.

Det är alltså så för en hel del av dem som arbetar: Man har inte råd att vara hemma trots sjukdom. Jag tycker att vi borde kunna vara överens i denna kammare om att det är ett problem.

Under pandemin fanns det en möjlighet att få ersättning för karensavdraget från Försäkringskassan i syfte att minska smittspridningen. Det kan man tycka är rimligt som en generell praxis, men den ersättningen är nu borttagen.

I slutet av förra mandatperioden tillsattes en utredning som skulle se över karensavdraget. Slutsatsen hade kunnat bli att karensavdraget skulle tas bort, men det vet vi inte eftersom utredningen inte fick fortsätta. Den lades ned av den här regeringen och Sverigedemokraterna.

Med Vänsterpartiets budgetalternativ för det utgiftsområde som vi debatterar i dag skulle karensavdraget avskaffas. Det är inte mer än rimligt att vi utjämnar den ekonomiska orättvisa som det innebär att vissa har yrken där man kan arbeta hemma trots att man är snuvig medan andra har yrken där man träffar många människor och har en högre risk att bli smittad och inte kan arbeta hemifrån. De senare drabbas ekonomiskt hårt när de blir sjuka.

Fru talman! Sjukförsäkringen, den trygghet som finns när vi blir sjuka, är i dag illa fungerande. Ledamoten före mig, från Moderaterna, talade om trygghet. Men det är nog inte något som allmänheten först och främst tänker på i fråga om sjukförsäkringen.

Vi har fått höra otaliga berättelser om människor som hamnar i limbo, som blir av med sina ersättningar och som får avslag trots att de har mycket svåra sjukdomar och inte kan arbeta.

Det finns uppror på Facebook som samlar nära 100 000 människor som delar sina berättelser om hur det här systemet inte fungerar och om hur det inte handlar om trygghet.

Vi har sett årtionden av åtstramningar och skärpningar av regelverken. Det finns en stor osäkerhet hos den som blir sjuk när det gäller om man över huvud taget kommer att få ersättning och, om man får den, om den går att leva på. Detta behöver vi helt enkelt lösa.

Med Vänsterpartiets budgetalternativ skulle taket i sjukpenningen höjas så att 80 procent av löntagarna får ut 80 procent av lönen i ersättning om man skulle få sjukpenning. Det är en viktig princip. Ska vi ha ett system som vi kan lita på ger oss ersättning när vi blir sjuka måste taket i sjukpenningen höjas.

I dag är det så att om man är sjukskriven i mer än ett år sänks ersättningen helt plötsligt från 80 procent till 75 procent. Man kan ju tycka att det är rimligt att människor ska tillbaka till arbetet så snabbt som möjligt, det tycker Vänsterpartiet också, men det finns också tillfällen då det inte är möjligt att komma tillbaka till arbetet snabbare. Man kanske helt enkelt har en svår sjukdom som gör att man behöver längre tid för att rehabilitera sig. Varför ska man då straffas genom att få mindre pengar i plånboken?

Det är helt orimligt, och därför vill Vänsterpartiet ta bort sjukpenningen på så kallad fortsättningsnivå så att man även efter ett år ska få en ersättning som motsvarar 80 procent.

Den som har varit arbetslös innan man blir sjukskriven får i dag 543 kronor om dagen, en ersättning som inte har höjts sedan 2015. Samtidigt har vi haft en skenande inflation. Anna, som har fått använda sitt pensionssparande för att betala räkningarna, beskriver i tidningen Arbetet summan som ett hån.

Vänsterpartiet vill se att taket i sjukpenningen för arbetssökande höjs till 712 kronor per dag och sedan indexeras. Det är inte rimligt att det ligger kvar på samma nivå år efter år trots att kostnaderna och annan löneutveckling ökar. Detta föreslår vi i vårt alternativ.

Den som lever på sjuk- eller aktivitetsersättning får också en mycket låg ersättning som i princip är omöjlig att leva på i dag. Vänsterpartiet vill därför se att ersättningsnivån inom sjuk- och aktivitetsersättning höjs till 80 procent av antagandeinkomsten. Rätten till dessa förmåner ska också bedömas mot samma arbetsmarknadsbegrepp som gäller för rätten till sjukpenning.

Vänsterpartiet yrkar avslag på regeringens lagförslag om att ta bort regeln om tillgodoräknande av hemlandstid för sjukersättning och aktivitetsersättning i form av garantiersättning. Den här regeringen bedriver en politik som sätter människor i fattigdom.

Rätten till livränta för den som har blivit skadad på arbetet har under lång tid försvagats. Vi har därför med förslag i vår budget som syftar till att fler ska få rätt till livränta.

Under den här regeringens tid har vi sett hur handläggningstiderna på Försäkringskassan har skapat stora problem för människor som väntar på beslut och på ersättning. Regeringen verkar nu i elfte timmen och efter otaliga reportage om människor som tvingats låna pengar av anhöriga eller vända sig till försörjningsstöd för att kunna överleva dagen ha vaknat till.

Försäkringskassan har också under lång tid varit väldigt tydlig med att de behöver mer pengar för att klara sitt uppdrag. Det senaste budgetäskandet från Försäkringskassan går inte att misstolka. Budskapet var: Vi behöver mer pengar, eller så behöver regeringen tala om för oss vad vi inte ska göra.

I den här budgeten har regeringen tillfört en del pengar, och det är bra. Men jag och Vänsterpartiet är skeptiska till om det kommer att räcka, för man har inte gått Försäkringskassan till mötes helt och hållet. Man har också tillfört fler uppdrag till Försäkringskassan.

Det är oerhört viktigt för våra trygghetssystem och för tilliten till våra myndigheter att handläggningstiderna inte blir orimligt långa. I vårt budgetförslag höjer vi därför Försäkringskassans anslag i syfte att handlings- tiderna ska kunna minska.

Under såväl tidigare borgerliga regeringar som socialdemokratiskt ledda regeringar har andra mål än ekonomisk trygghet och rehabilitering varit gällande inom sjukförsäkringen. Vi har sett stupstocken och de oerhörda konsekvenser den fick. Vi har också sett hur de siffrersatta målen i sjukförsäkringspolitiken har lett till utförsäkringar och personliga tragedier.

Det är därför på tiden att målet för utgiftsområdet ändras så att målet, i stället för siffror och att så få som möjligt ska vara sjukskrivna, i stället blir att ge ekonomisk trygghet vid sjukdom och ett effektivt stöd för att individen ska återfå arbetsförmågan och kunna återgå i arbete.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 1.

Anf. 16 INGEMAR KIHLESTRÖM (KD):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till regeringens förslag till budget för utgiftsområde 10 Ekonomisk trygghet vid sjukdom och funktionsnedsättning.

Vi kan alla drabbas av sjukdom eller skada, och när det sker är det viktigt att det finns hjälp och stöd från vårt samhälle, naturligtvis i det korta perspektivet men också som en trygghet om processen för att komma tillbaka efter det som hänt blir lång.

Utgångspunkten för oss kristdemokrater är att socialförsäkringar ska ge en grund till en ekonomisk trygghet vid olycka eller sjukdom oavsett var och när i livet du befinner dig. Samtidigt tror vi att det finns mycket mer som kan göras för att fler inte ska behöva bli sjuka. Hur socialförsäkringar är uppbyggda och hur de fungerar har stor betydelse för såväl människors trygghet som människors beteende och drivkrafter för att arbeta.

Vi förespråkar ett trygghetssystem i samhället som ger en ekonomisk trygghet, men det ska också för valfrihetens skull finnas kompletterande lösningar och personligt ansvarstagande. Socialförsäkringssystemet ska stimulera den enskilde att delta i åtgärder som leder till en god hälsa och också till en snabb återgång till arbetslivet efter en eventuell sjukdom eller skada. För att detta ska ske behövs också tillgång till rehabilitering och annat stöd både från samhället och från arbetsgivaren. Arbetsgivaren behöver se till att den som har och kan få en arbetsförmåga får god tillgång till detta stöd.

Fru talman! För att minska sjukskrivningstalen rejält är det också viktigt med det förebyggande arbetet. Det förebyggande arbetet måste ses i ett brett perspektiv. Det gäller att inte bara fokusera på arbetsplatsen och de problem som uppstår där, utan det krävs också en politik som brett bidrar och ger stöd och valmöjligheter inför alla livets utmaningar. Vi behöver minska stressen och skapa förutsättningar för en förbättrad folkhälsa. Möjligheterna att få en balans i sitt livspussel påverkas av den förda politiken.

Vi kristdemokrater anser att politiken i största möjliga mån ska undvika att styra och ställa över människors liv. I stället ska man skapa förutsättningar för enskilda och familjer att få ihop vardagen och öka människors vardagsmakt och valfrihet. Ofta har vi i historiens ljus sett steg i motsatt riktning, hur man vill styra mer både för enskilda och för barnfamiljer.

Vi vill se ett tydligt skifte bland annat inom familjepolitiken, där makt och inflytande över den egna vardagen flyttas från politiken till de enskilda familjerna. På det sättet kan stressade föräldrar och barn få mer tid med varandra samtidigt som det underlättar möjligheten att kombinera föräldraskap och arbetsliv.

Fru talman! All sjukdom går självklart inte att undvika. Men det ska ske ett starkt förebyggande arbete, och då måste hälso- och sjukvården finnas där. Hälso- och sjukvården ska ge vård när vi blir sjuka, men man har också ett hälsofrämjande uppdrag. De hälsofrämjande insatserna måste utvecklas. Varje person har ett eget ansvar, men flera samhällssektorer måste bidra för att människor ska ha en god psykisk hälsa och för att preventiva insatser ska fungera.

Regeringen gör, som sagts i tidigare inlägg, i nästa års budget satsningar mot psykisk ohälsa, som är en oroväckande trend i vårt samhälle. Det är viktigt att motverka denna trend med olika insatser.

Kristdemokraternas utgångspunkt är att sjukförsäkringen ska vara trygg för den som har nedsatt arbetsförmåga. Den som kan återfå arbets-

förmågan ska få hjälp och stöd för att komma åter i arbete. Allt annat är ett slöseri med mänskliga och samhälleliga resurser.

Vi vill att man ser till människans möjligheter, och det är viktigt att det finns drivkrafter för att ta till vara varje persons arbetsförmåga. I dag kan en person som arbetar och får ersättning till 50 procent inte öka sin arbetsinsats med 10 procentenheter även om det skulle vara möjligt enligt läkaren. Detta är för att vi har fasta steg om 25, 50, 75 och 100 procent i sjukförsäkringen. Det tillvaratar inte den enskilda personens fulla förmåga och möjlighet till ökad arbetsinsats.

Vi kristdemokrater har sedan lång tid tillbaka förespråkade en större flexibilitet med en procentsats utan fasta steg mellan 20 och 100 procent. Vi vet att det går att ha ett sådant system. Vårt grannland Norge, till exempel, har inga steg i sitt system.

En flexibel sjukförsäkring kan också vara mer tillåtande mot människor som har förlorat någon närstående. Detta kan komma hastigt i livet. Det är många som sjukskriver sig på grund av sorg, och i dag existerar möjligheten för den som arbetar i ett företag med kollektivavtal att få viss ledighet i samband med dödsfallet. Men därefter är systemet trubbigt, något som försvårar för människor som förlorat någon att komma tillbaka i normal arbetsförmåga i rätt takt.

Fru talman! Precis som sagts tidigare behöver det vara fokus på rehabilitering och på att motverka onödigt många och långa sjukskrivningar. Det behöver finnas avstämningstillfällen, och åtgärder behöver sättas in för att motverka ohälsa och öka arbetsutbudet.

Vi ser en positiv trend med ökad livslängd för våra medborgare. Det betyder också att fler behöver arbeta, kanske även längre i livet, och då måste vi skapa en grund som gör att samhället klarar av de behov som finns när det gäller omvårdnad och även ekonomiskt.

Ett annat förslag i budgeten för nästa år är att fler ska stimuleras att starta och bedriva näringsverksamhet högre upp i åldrarna. Det handlar om att ändra gränsen, som i dag är 55 år, för att kunna välja kortare karenstid i sjukförsäkringen. Vi tar bort den gränsen, och det är bra. Det öppnar för att egenföretagare över 55 år får valfrihet att välja karenstid på lika villkor som alla andra företagare. Detta skapar ökad trygghet och stimulerar till ökat företagande i gruppen.

Fru talman! Man kan konstatera att oppositionens förslag spretar, som på många områden. S satsar visserligen mer, men inte så mycket mer; man ligger ganska nära regeringens budget. Vänstern och Miljöpartiet satsar frikostigt på detta område, och man kan fundera över finansieringen. C satsar faktiskt mindre.

Tidöpartierna har utifrån väljarnas svar i valet 2022 enats om ett politiskt handlingsprogram som ger en ny inriktning för Sverige, och det gäller även på detta område, socialförsäkringsfrågorna. Vi resonerar oss fram till en gemensam linje, men man kan fundera på hur oppositionen kommer att hantera det, bland annat utifrån hur det ser ut på detta område.

Vi kristdemokrater ger som sagt vårt stöd till utskottets förslag till beslut gällande budget.

(Applåder)

Anf. 17 MARTINA JOHANSSON (C):

Fru talman! I denna budgetdebatt anser jag att det är lämpligt att utgå från de mål som finns. De är konkreta, och de är inte så svåra att förstå.

För det första ska sjukfrånvaron inte variera mer än vad som är normalt för olika säsonger. För det andra ska osakliga regionala skillnader inte förekomma. För det tredje ska skillnaden i sjukfrånvaro mellan män och kvinnor minska.

Jag kan dock konstatera att regeringen genom sin politik kommer längre från målen. Man skulle ha kunnat förvänta sig att regeringen då gjorde en analys och kanske kom med konkreta förslag, men de uteblir även i år. Sjukfrånvaron ökar.

Fru talman! Den huvudsakliga förklaringen till att sjukfrånvaron blir längre är förstås de regelförändringar som har införts gällande bedömning vid dag 180. Detta har konstaterats av Riksrevisionen och Inspektionen för socialförsäkringen.

Under året har en utredare haft i uppdrag att utvärdera de senaste årens förändringar. Utredaren redovisar sina analyser i betänkandet *En utvärdering av förändringar i sjukförsäkringens regelverk under 2021 och 2022*. Av redovisningen framgår bland annat att de lättnader som har gjorts vid dag 180 och dag 365 i rehabiliteringskedjan har inneburit att sjukskrivningarna har ökat. Resultatet visar också att återgången till den egna arbetsgivaren har minskat – alltså tvärt emot det som avsågs med förändringarna.

Fru talman! Ett antal remissinstanser framför dock att perioden för denna utvärdering har varit för kort och att en del av utvärderingen har skett under den period då covid-19 påverkade förutsättningarna. Centerpartiet tycker att det hade varit rimligt att gå vidare med utredningens förslag. För att hantera detta hade man kunnat använda statistik för en annan tidsperiod, som ligger längre från pandemin.

Under 2023 uppgick ohälsotalet för kvinnor till 26,6 dagar och för män till 18 dagar. Kvinnor stod således för en betydligt större del av sjukfrånvaron än män. Inte heller här finns någon analys från regeringens sida.

Vid en jämförelse av länens genomsnittliga sjukfrånvaro, där hänsyn tas till befolkningens sammansättning med mera, framgår att det också finns regionala variationer. Gotlänningarna har lägst sjukfrånvaro och värmlänningarna högst. Inte heller här ser vi någon analys.

Fru talman! En liten men viktig del i att få människor tillbaka i eget arbete är det som sker genom Finsam, de samordningsförbund där Arbetsförmedlingen och Försäkringskassan samverkar med regioner och kommuner för att hjälpa dem som står längst från arbetsmarknaden att komma tillbaka. Men tyvärr har möjligheten till uppföljning på individnivå minskat utifrån hur Försäkringskassan har tolkat lagstiftningen. Detta är beklagligt, och regeringen borde ha kunnat komma med ett förslag till förändring så att vi inte fortsätter dra denna fråga i långbänk.

I Centerpartiets budgetmotion föreslår vi ett system för att täcka höga sjuklönekostnader för företagare, något som Tidöpartierna har avskaffat. Detta är viktigt för många små och medelstora företagare – att våga anställa en person som har en sjukdomshistoria. Det här är något som alliansregeringen införde 2010, men övriga partier som gjorde det tillsammans med Centerpartiet står nu inte bakom det längre.

Prot. 2024/25:48

11 december

*Ekonomisk trygghet
vid sjukdom och
funktionsnedsättning*

Då fanns det två tunga skäl till att införa systemet: dels att sänka tröskeln för att arbetsgivare skulle anställa, dels att underlätta för små företagare, som faktiskt tar ett stort ansvar. Att de små och medelstora företagen är bäst på att anställa personer som har en funktionsnedsättning eller en kronisk sjukdom hänger samman med att man verkar i lokalsamhället. Man känner människorna runt omkring sig och vet vad de kan och att de mår bra av att gå till ett arbete.

Fru talman! Det blev därför en riktig kalldusch för både funkisrörelsen och småföretagarna när regeringen tog bort skyddet mot höga sjuklönekostnader. En företagare sa att det kändes som att den här regeringen inte vill ha småföretag över huvud taget. Som jag har varit inne på tidigare i dagens debatter är det nämligen inte bara detta som slår mot småföretagarna.

Fru talman! Eftersom vår rambudget har fallit i tidigare omröstningar har vi ingen reservation i detta betänkande, utan jag hänvisar till vårt särskilda yttrande.

Anf. 18 ISABELL MIXTER (V) replik:

Fru talman! Det finns tre partier i oppositionen som står relativt nära varandra i denna budgetdebatt. Det är Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet – tre partier som vill se att det avsätts mer pengar till sjukförsäkringen för att förbättra förutsättningarna för trygghet och återgång i arbete.

Sedan har vi Centerpartiet, i den breda mitten, som i princip inte föreslår något alls på området, samtidigt som vi ser hur illa fungerande sjukförsäkringen är i verkligheten.

Nu har det gått två år av mandatperioden. Vi har sett hur regeringen och Sverigedemokraterna kör det här landet i botten. Hushållen går på knäna. Sjukvården är i djup kris. Regeringen prioriterar miljarder till dem som redan har mest.

Jag vill ställa en enkel fråga till ledamoten: I vilken regering tänker sig ledamoten att Centerpartiet ska sitta? Är det Magdalena Andersson eller Ulf Kristersson som är ledamotens statsministerkandidat?

Anf. 19 MARTINA JOHANSSON (C) replik:

Fru talman! Jag tackar Isabell Mixter för repliken.

Jag vill börja med att säga att Centerpartiet ser människors möjligheter att komma tillbaka till arbete. Därför fokuserar vi på att se till att samordningen funkar. Vi vill att Finsam ska fungera och att Försäkringskassan tar ett mycket större ansvar än vad man gör i dag. Vi vill också se mer flexibla förmånsnivåer när människor går tillbaka till arbete efter sjukskrivning för att underlätta för dem att successivt ta sig tillbaka till arbete.

Vilken regering Centerpartiet kommer att sitta i efter valet kommer jag att kunna svara på när jag vet hur valresultatet ser ut och i vilken regering Centerpartiet får igenom sin politik.

Anf. 20 ISABELL MIXTER (V) replik:

Fru talman! Det är ju mycket enkelt: Om inget dramatiskt uppstår eller händer finns det två regeringsalternativ att välja mellan. Det är ganska märkligt att säga att vi får se hur valresultatet blir. Jag tror inte att väljarna

är särskilt nöjda med det beskedet. Centerpartiet blir också ganska irrelevant för sig självt.

Jag har lite svårt att förstå varför Centerpartiet inte kan svara på om man väljer Ulf Kristersson, Jimmie Åkesson och det gänget eller Magdalena Andersson, Nooshi Dadgostar med flera. Jag tror att Centerpartiets väljare är intresserade av att få svar på var Centerpartiet står i denna fråga.

Kommer Centerpartiet att sälla sig till en regering som drivs av att ställa människor mot människor eller till ett regeringsunderlag som har framtidstro, visioner och en politik för ett bättre Sverige? Jag vill gärna höra ledamotens svar på den frågan.

Anf. 21 MARTINA JOHANSSON (C) replik:

Herr talman! Jag vet inte riktigt hur mycket diskussionen om vilken regering Centerpartiet väljer att stötta efter valet hör hemma på just detta budgetdiskussionsområde, men jag ska ändå säga så här: Som centerpartist tar jag ansvar för min politik. Jag tar ansvar för det jag vill förmedla och för det jag vill förändra i Sverige. Som ledamoten sa tidigare är Centerpartiet ett parti som står i mitten och hittar möjligheter att träffa överenskommelser i politiken med olika partier.

Jag och Centerpartiet kommer att stötta en regering som står för människors grundläggande värderingar, som ser till att små och medelstora företag får möjlighet att ta sig framåt och som ser klimatomställningens möjligheter och inte dess brister.

Med dessa förslag ser jag möjligheter att samarbeta med de allra flesta partier i Sveriges riksdag. Utifrån hur väljarna väljer att rösta i valet 2026 på de partier som har möjlighet att samarbeta därefter kommer jag att svara på vilken regering Centerpartiet kommer att välja.

Anf. 22 MAURICIO ROJAS (L):

Herr talman! Jag vill inleda mitt inlägg med en enkel övning som, med hjälp av några siffror, sammanfattar den splittring som råder mellan de fyra oppositionspartierna.

Jag börjar med Centerpartiets ambitioner inom det utgiftsområde vi berör i denna debatt. För år 2025 vill Centerpartiet spara 760 miljoner kronor i förhållande till regeringens förslag. Socialdemokraterna å sin sida vill spendera ungefär lika mycket som regeringen. Differensen – plus 2 promille – ligger praktiskt taget inom felmarginalen.

Till skillnad från dessa två partier, som vill spendera mindre än eller lika mycket som regeringen, har vi två utpräglade populistiska partier som är ytterst frikostiga med andras pengar, det vill säga med dagens och morgondagens skattebetalares pengar. Därför kan dessa partier lova både det ena och det andra, ty deras spenderbyxor verkar ha outtömliga fickor.

Miljöpartiet vill spendera 3,8 miljarder mer än regeringen, vilket är hela 16 gånger mer än vad Socialdemokraterna vill spendera. Detta betyder givetvis inte att miljöpartisterna är mer godhjärtade än andra, utan det betyder att deras sätt att hantera såväl andras pengar som statsfinanserna präglas av en påfallande ansvarslöshet och en total brist på förståelse för följderna av de egna förslagen. Här är det verkligen på sin plats att utropa att vägen till helvetet är kantad av goda föresatser.

Miljöpartisternas frikostighet är dock ingenting i jämförelse med det parti som slår alla rekord vad gäller både förståelseunderskottet och gene-

rositeten med andras pengar, nämligen Vänsterpartiet. Vänsterpartisterna vill spendera 16 miljarder mer än vad regeringen föreslår inom budgetområdet 10. Det är fyra gånger mer än miljöpartisterna och 69 gånger mer än Socialdemokraterna, för att inte tala om skillnaden gentemot det sparsamma Centerpartiet, med vars hjälp de drömmer om att få bli en del av en framtida regering.

Så ser det ut på vänsterkanten – så disparat är synen på socialpolitiken och statsfinanserna bland oppositionspartierna.

Herr talman! Som en berömd nationalekonom brukade påpeka: Det finns inga gratisluncher. Än mindre finns det några gratis festmiddagar som de som Miljöpartiet och Vänsterpartiet lovar att bjuda svenska folket till, såväl inom det budgetområde vi diskuterar nu som inom de flesta andra. Det är givetvis dagens skattebetalare och kommande generationer som får betala för populisternas kalas.

Därför föreslår dessa partier en kombination av stora skattehöjningar och en snabb skuldsättning, som i Miljöpartiets fall uppgår till sammanlagt 457 miljarder kronor för perioden 2025–2027. Vänsterpartiet vill givetvis ha ännu mer skatter och en skuldsättning som totalt hamnar på drygt 522 miljarder kronor för dessa tre år. Det är notan för dessa partiers generositet med andras pengar. Det är vad Socialdemokraternas tilltänkta samarbetspartier lovar.

Herr talman! Det finns en annan viktig aspekt som är värd att uppmärksamma i detta sammanhang. Det regelverk som utformar våra sociala försäkringar, och de attityder som påverkar dess utnyttjande, har en avgörande betydelse för viljan att arbeta mer och bidra till den gemensamma välfärden kontra viljan att leva på bidrag och konsumera välfärdens resurser. För att kunna ha en hållbar välfärd är det absolut nödvändigt att driva en konsekvent arbetslinje som är helt skild från den bidragslinje som präglar våra populistiska partier. Det är vad Sveriges historia under de senaste decennierna med all tydlighet lär oss angående sjuk- och aktivitetsförsäkringens utveckling.

Låt mig därför blicka tillbaka till den tid då det svenska ohälsotalet låg bland de högsta i världen och beröra hur denna svenska sjuka kurerades genom stramare socialförsäkringsregler och en mindre tillåtande attityd gällande socialförsäkringarnas utnyttjande.

År 2002 publicerade tre experter på området en rapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi som hette just *Den svenska sjukan*.

I rapporten konstaterade man bland annat att år 2001 hade Sverige den högsta sjukfrånvaron av åtta jämförbara länder. När man analyserade en längre tidsperiod kunde man konstatera exempelvis att vårt land hade en sjukfrånvaro som var ungefär tre gånger högre än den tyska.

Det fanns inga demografiska eller andra strukturella variabler som kunde förklara en så stor differens. Det var i regelverket och inte minst i attityderna som en mer tillfredsställande förklaring till de observerade skillnaderna kunde hittas.

På den tiden upplevde Sverige inte bara en hög sjukfrånvaro utan också en formlig explosion gällande förtidspensioneringen, som var ett enkelt men bedrägligt sätt att hyfsa till arbetsmarknadsstatistiken.

År 2005 kulminerade den svenska sjukan sett till antalet personer som uppbar sjuk- eller aktivitetsersättning, som förtidspensioneringen hette

från och med 2003. Då var det nästan 10 procent av arbetskraften eller drygt 554 000 personer som hade sjuk- eller aktivitetsersättning.

År 2022, 17 år senare, hade dessa siffror mer än halverats. Ohälsotalet har givetvis följt samma utveckling och gått ned från en topp på drygt 43 förlorade nettoarbetsdagar per sysselsatt person under första halvan av 00-talet till 22,2 dagar år 2023.

Herr talman! Hur kunde denna mirakulösa läkning av den svenska sjukan ske? Kan en generell förbättring av våra levnads- och arbetsvillkor, vårt hälsoläge eller vår demografiska utveckling förklara detta? Det kan det inte, åtminstone inte på något substantiellt sätt.

Det var viktiga regeländringar och en förändrad attityd som var dunkurens hemlighet. Den borgerliga alliansregeringen som tillträdde den 6 oktober 2006 spelade en avgörande roll i detta sammanhang.

Det var framför allt två reformer som var centrala.

Den första var jobbskatteavdraget, som infördes 2007 och förstärktes i fyra omgångar mellan 2008 och 2014. Det var en fundamental åtgärd i syfte att göra det mer lönsamt att arbeta i jämförelse med att få andra ersättningar eller bidrag. Enligt uppskattningar från Finansdepartementet och Konjunkturinstitutet bidrog jobbskatteavdraget till en sysselsättningsökning på uppåt 120 000 personer.

Den andra viktiga reformen var införandet av rehabiliteringskedjan den 1 juli 2008. Den innebar att den sjukskrivnes arbetsförmåga och rätt till sjukpenning kontrollerades vid bestämda tidsgränser.

I sinom tid fick denna banbrytande reform stark kritik såväl från fackligt håll som från vänsteroppositionen, men i dag är den en omistlig del av vårt socialförsäkringssystem lika mycket som jobbskatteavdraget har blivit en bestående reform som den socialdemokratiskt ledda regeringen 2014–2022 inte vågade avskaffa.

Det var så den svenska sjukan kurerades, men den skulle med all säkerhet återuppträffa om exempelvis Vänsterpartiets förslag om bland annat avskaffad karensdag och höjt tak i sjukersättningen skulle antas. Det är precis så man förstör den gemensamma välfärdens långsiktiga grund och hållbarhet. Som sagt: Vägen till helvetet är kantad av goda föresatser.

Herr talman! Jag vill slutligen yrka bifall till utskottets förslag. Det är en konsekvent fortsättning av arbetslinjen som tillsammans med andra viktiga åtgärder, exempelvis förstärkningen av jobbskatteavdraget och avskaffandet av dess nedtrappning för de högsta arbetsinkomsterna, ger bra förutsättningar för ett Sverige som blir både rikare och tryggare.
(Applåder)

Anf. 23 MÄRTA STENEVI (MP):

Herr talman! Jag måste börja med att säga att det alltid är fascinerande att stå i kammaren eller i debatt någon annanstans och höra ordet ”godhjärtad” användas som något negativt emot en. Det säger ganska mycket om vår tidsanda att man ser det som något dåligt att vilja människor väl.

Kanske säger det också allt om den budget som vi debatterar de här veckorna, för den här synen syns hela vägen. Till exempel skickar man gärna vapen till Ukraina, men man vill inte erkänna ukrainska flyktingars rätt till grundläggande välfärd i Sverige medan de bor och lever här.

Det säger väl allt om en regering som vill införa angiverilagar eller för den delen om en regeringsföreträdare som står i kammaren och faktiskt

Prot. 2024/25:48
11 december

*Ekonomisk trygghet
vid sjukdom och
funktionsnedsättning*

talat sig lyriskt varm för stupstockar och ett regelverk som lämnade cancersjuka människor helt utan inkomst och tvingade dem ut i fattigdom.

Jag tror att jag ändå ska ta det som en komplimang. Jag är gärna godhjärtad ifall alternativet är en Tidöregering.

Herr talman! Jag vet att jag inte får det, men ibland har jag stor lust att köra handuppräckning här i kammaren. Upp med handen, alla som varit sjuka och inte kunnat arbeta! Upp med handen, alla som har ett barn med funktionsnedsättning! Upp med handen, alla med kronisk smärta, alla som drabbats av utmattning och alla som försöker slå sig igenom systemen för att en anhörig ska få den hjälp hen har rätt till!

Jag ska inte göra det, herr talman; jag lovar. Men när jag läser regeringens budget måste jag undra hur mycket av en skyddad verkstad politikererna i regeringen och deras lydkonungar lever i, för man kan lätt få uppfattningen att regeringen har glömt vem sjukförsäkringen är till för: den som är sjuk och inte kan arbeta.

Herr talman! Låt oss för en sekund föreställa oss en kvinna som arbetar i hemtjänsten i en av våra kommuner. Under lång tid har hennes arbetsbelastning blivit allt högre till följd av nedskärningar och hennes handlingsutrymme allt mindre. Hon dras med den ständiga stressen av att ha det yttersta ansvaret för människor som är sköra och i behov av hjälp, de här människorna som jag ändå menar att vi ska vara godhjärtade inför, men hon får sällan verktyg att göra sitt jobb.

En dag går det inte längre. Hon bara gråter. Det går inte att sluta. Hon kommer inte upp ur sängen längre. Hon sjukskriver sig och hoppas att det ska gå över. Kanske är det bara en elak förkylning. Hon får ont i magen av tanken på karensdagen och vad det inkomstbortfallet kommer att innebära för en redan ansträngd ekonomi, men det går bara inte.

En vecka senare är hon inte bättre utan sämre. Hon söker sig till vårdcentralen. I mötet med läkaren kan hon knappt prata; hon bara gråter. Läkaren sjukskriver henne, och nu börjar en ängslig väntan på beslut från Försäkringskassan.

En av de första åtgärder regeringen genomförde när den tillträdde var att slakta Försäkringskassans anslag. Effekten blev enormt långa väntetider.

Herr talman! Fyra av tio ensamstående föräldrar med låga inkomster har lånat till nödvändiga utgifter det senaste halvåret. Vad händer då när inkomsterna stoppas helt?

De skenande kostnaderna för utbrändheten i omsorgsyrken kommer inte att motverkas av längre handläggningstider eller av återinförda stupstockar, som regeringen ju lade beställning på men som stoppades av SD. De kommer inte att stoppas av hårdare tag.

Nej, de skenande kostnaderna kräver ökade anslag till välfärden för att öka möjligheten att göra ett gott jobb och möjligheten att ha tillräckligt många kollegor för att faktiskt kunna bedriva precis den omsorg – denna godhjärtade verksamhet – som bedrivs i vår välfärd.

Miljöpartiet finansierar gärna detta genom att avvisa de bisarra skattesänkningar för de allra rikaste som Tidöregeringen vill genomföra. Det handlar om de 32 procent av anslagen som ska gå till de rikaste 10 procenten bland svenskarna.

Herr talman! Att ha ett arbete att gå till och en egen inkomst som man kan försörja sig på – det är frihet. Men det förutsätter att man är frisk nog

att jobba. Vi gör i vår budget en stor satsning på Försäkringskassan, därför att de måste ha tillräckliga resurser att stötta och hjälpa den som är sjuk. Försäkringskassans huvuduppgift är att hjälpa, stötta och samordna insatser så att fler blir friska snabbare.

Vi vill införa en preventionersättning. Jag tror och hoppas att alla i den här kammaren är angelägna om att sjukskrivningarna ska vara så korta som möjligt. Ett viktigt sätt att främja det är att förebygga dem, och då behöver man också införa förebyggande åtgärder innan en person behöver sjukskrivas på heltid.

Vi lägger tillbaka ersättningen till företag med höga sjuklönekostnader som regeringen tagit bort. Arbetsgivare har ett mycket stort ansvar för arbetsrelaterad ohälsa men måste också få stöd – inte minst småföretagare – att hantera kostnaderna för till exempel en medarbetare som drabbas av cancer. Det trygga samhälle som Miljöpartiet vill se kräver samarbete.

Herr talman! Av kostnaderna för jobbskatteavdraget gick 32 procent till de 10 procent av svenskarna som är allra rikast. Inte ens 1 procent gick till de 10 procent av svenskarna som är allra fattigast. Och ingenting av den skattesänkningen gick till dem som har långsiktigt nedsatt arbetsförmåga och som försörjer sig på sjuk- eller aktivitetsersättning. Det är helt logiskt i ett Tidösamhälle som drivs av principen om den starkastes överlevnad, men det är helt oacceptabelt i ett samhälle där vi tillsammans tar hand om varandra och på så sätt bygger stark sammanhållning mellan människor.

Miljöpartiet höjer i sin budgetmotion ersättningarna kraftigt. Kanske är det godhjärtat, men det är för att vi anser att även den som inte kan arbeta ska tillförsäkras ett gott liv. Det handlar inte bara om överlevnad utan om en möjlighet att leva på lika villkor i vårt samhälle.

Herr talman! Det har rabblats mycket siffror i kammaren i dag i den här debatten. Men bortom siffrorna finns en oerhört viktig skillnad i synen på vårt samhälle. Miljöpartiet vill ha ett samhälle där vi bryr oss om varandra, där den som kan bidra mycket gör det och den som behöver hjälp kan få det. När vi blir sjuka ska den hjälpen finnas där: hjälpen att bli frisk, hjälpen att komma tillbaka till arbete och hjälpen att försörja sig under den tid man är sjuk.
(Applåder)

Anf. 24 CLARA ARANDA (SD) replik:

Herr talman! Det finns mycket man kan säga om anslagen i Miljöpartiets budget, men det mest anmärkningsvärda är trots allt att man föreslår att sjukskrivning ska gälla även om Försäkringskassan senare finner att den sökande inte uppfyller kraven.

Vem som helst ska alltså kunna sjukskriva sig och få ersättning utbetald, och ifall det senare visar sig att man inte hade rätt till ersättningen ska Försäkringskassan inte kunna kräva tillbaka några pengar. Det går stick i stäv med vad Sverigedemokraterna och regeringen arbetar med och stick i stäv med arbetet mot bidragsfusk och välfärdsbrottslighet. Större delen av riksdagens partier står bakom det arbetet – även Socialdemokraterna, som är Miljöpartiets tilltänkta samarbetspartner.

Jag vill fråga hur man ser på detta och om ledamoten kan förklara förslaget.

Anf. 25 MÄRTA STENEVI (MP) replik:

Herr talman! Det är otroligt viktigt att stoppa bidragsfusk, alltså när någon medvetet fuskar och försöker tillskansa sig pengar den inte har rätt till. Det är oerhört viktigt. Men vi har en situation där sjuka personer som behöver sjukskrivning för att bli friska också är helt i händerna på systemen.

Det som mycket väl kan hända – och även händer – är att sjukintyg skrivs på ett sätt som gör att de senare avvisas. Det är inte nödvändigtvis samma sak som att man har bidragsfuskat eller inte har rätt till ersättning. Vad det däremot innebär är att man har varit borta från sitt jobb, inte fått någon inkomst och sedan inte heller haft möjlighet att backa från det beslutet. Sverigedemokraternas syn på människor utgår från att hela den gruppen medvetet fuskar. Vi menar däremot att en stor grupp människor drabbas otroligt hårt av det faktum att läkare sjukskriver och säger att någon behöver vara hemma för att bli frisk och att Försäkringskassan sedan säger att intyget har fyllts i på felaktigt sätt. Därmed får ju personen inte möjlighet till ersättning.

Vi tar gärna en diskussion om hur man beivrar fusk, men systemen ska inte vara så stelbenta att människor riskerar att stå utan inkomst när de faktiskt inte gjort fel utan tvärtom drabbats av andra effekter i systemet. Därför menar vi att vårt förslag är fullt rimligt, det vill säga att om man inte har rätt till sjukersättning ska man inte få det framöver, men man ska inte i efterhand stå utan inkomst på grund av ett beslut baserat på underlag som skickats in av andra. Det drabbar framför allt dem som har allra lägst inkomster, alltså samma grupper som inte får mer än några tiotus av ert budgetförslag.

Anf. 26 CLARA ARANDA (SD) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten, för klargörandet!

Vi måste ändå ha förtroende för att en expertmyndighet kan fatta rätt beslut i de här ärendena. Men faktum är att Miljöpartiet anslår 130 miljoner kronor till att underlätta välfärdsfusk.

Jag fortsätter på samma spår som tidigare med ytterligare ett frågetecken i Miljöpartiets budget. Det är inte många konkreta förslag i den, men något som dock kan ses som ett tydligt ställningstagande är att Miljöpartiet motsätter sig avskaffandet av tillgodoräknandet av hemlandstid för garantipensionen – det så kallade flyktingundantaget. Gott så, men ni anslår ju inte medel för detta. Det är ganska oseriöst att ha med det förslaget och sedan inte ha täckning för att genomföra det. Ledamoten får gärna förklara hur Miljöpartiet tänker.

Anf. 27 MÄRTA STENEVI (MP) replik:

Herr talman! Eftersom det är min slutreplik tar jag fasta på att ledamoten på fullt allvar säger att vi anslår 130 miljoner kronor till bidragsfusk. Förlåt, men det säger väl allt om Sverigedemokraternas och Tidöregeringens syn på sjuka människor i Sverige och om Tidöregeringens budget?

Menar den sverigedemokratiska ledamoten på fullaste allvar att de människor som får avslag allihop är fuskare? Är ledamoten beredd att följa med mig ut och prata med sjukskrivna personer som drabbas av att det görs fel och som därmed inte skulle få sina pengar, stå utan inkomst och inte ha möjlighet att betala hyran? Är den sverigedemokratiska ledamoten

på fullt allvar beredd att säga att det aldrig begås några fel av vare sig läkare eller Försäkringskassan och att det därmed skulle innebära att man finansierar fusk när man vill att sjuka människor ska få de pengar de faktiskt har rätt att få?

Det är en otrolig människosyn. Jag borde inte vara förvånad, men jag upphör aldrig att häpna över vilken total brist på verklighetsförankring Sverigedemokraterna har så fort det kommer till människor som lever i utsatthet.

Vad gäller hemlandstiden tycker vi absolut att man behöver kunna fortsätta tillgodoräkna sig den, därför att det finns människor som flyr till Sverige mitt i livet och som också behöver kunna få ersättning. Den gruppen är mycket liten. Inte desto mindre måste Sverigedemokraterna ge sig på dem, för bevara oss väl om det fanns en grupp utsatta människor i Sverige som Sverigedemokraterna inte hade slagit och bankat på med förevändningen att alla fuskar!

Följ gärna med mig ut, och prata gärna med sjukskrivna undersköterskor och barnskötare! Låt oss ta diskussionen om hur de upplever det faktum att de står helt utan inkomst när en läkare skrivit ett felaktigt intyg eller Försäkringskassan fattat ett felaktigt beslut!
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 14.)

§ 7 Ekonomisk trygghet för familjer och barn

Socialförsäkringsutskottets betänkande 2024/25:SfU3
Utgiftsområde 12 Ekonomisk trygghet för familjer och barn (prop. 2024/25:1 delvis)
föredrogs.

Anf. 28 DANIEL PERSSON (SD):

Herr talman! Vi ska nu debattera socialförsäkringsutskottets betänkande SfU3.

Jag vill inleda med att yrka bifall till utskottets förslag till beslut.

Sverigedemokraterna värnar familjen och anser att trygga familjer är en grundsten i ett välmående samhälle. Vår utgångspunkt i familjepolitiken är barnens bästa och att ge förutsättningar för familjerna att få ihop sitt livspussel.

De familjepolitiska stöden ska bidra till att barnhushållen når en god ekonomisk levnadsstandard. De riktade stöden gör skillnad. Under 2023 låg andelen barnhushåll med en låg ekonomisk standard på 15 procent. Utan stöden i betänkandet hade denna siffra varit 24 procent.

Andelen barnhushåll med en låg ekonomisk standard var 15,3 procent år 2022 och 16 procent år 2021. Det går alltså i rätt riktning, trots att vi har haft tunga år med inflation.

Det finns dock stora skillnader mellan olika barnhushåll som är bestående när det gäller både nivå och utveckling av ekonomisk standard. Hushåll som har en svag anknytning till arbetsmarknaden riskerar att ha en sämre ekonomisk sits.

Prot. 2024/25:48
11 december

*Ekonomisk trygghet
vid sjukdom och
funktionsnedsättning*

*Ekonomisk trygghet för
familjer och barn*

Herr talman! Familjepolitiken kan dock inte ensam bidra till en garanti för att säkra en god ekonomisk levnadsstandard för familjerna. Att föräldrarna förvärvsarbetar har stor betydelse för familjens ekonomi. Regeringen och Sverigedemokraterna menar att det måste löna sig att arbeta.

För att möjliggöra ett tillräckligt deltagande på arbetsmarknaden behövs en föräldraförsäkring som är flexibel. De lagförslag som blivit verklighet gällande möjligheten att överlåta föräldrapenning i en bredare krets är ett steg för att göra det lättare att kombinera familjeliv och arbetsliv.

Vi har även ökat antalet dubbeldagar från 30 till 60. Dessa dagar kan tas ut fram tills barnet blir 15 månader. Tanken med dubbeldagarna är att föräldrarna tillsammans ska få möjlighet att knyta närmare band till sitt barn i ett tidigt skede när barnet kommit till världen. Dubbeldagarna har visat sig ha flera positiva effekter. Det ger en ökad valfrihet för föräldrarna, och det lägger också grunden för gemensamt ansvar för omsorgen under barnets uppväxt. Det finns studier som visar att dubbeldagarna har en positiv effekt på mammors hälsa.

Sverigedemokraterna och regeringen menar att föräldraförsäkringen behöver vara flexibel för att passa Sveriges familjer.

Herr talman! Föräldrapenningen ska ge en möjlighet för föräldrar att få en form av ekonomisk kompensation under den tid de behöver vara hemma med barn och avstår från arbete.

Dagar på lägstanivå och grundnivå kan i dag användas även för en kortare tid som normalt är arbetsfri för föräldern, det vill säga man kan nyttja dessa dagar när man är ledig och inte är schemalagd för att arbeta. Syftet med föräldrapenningen är dock inte att den ska användas på arbetsfria dagar.

Möjligheten att använda lägstanivådagar på arbetsfri tid bör därför begränsas på motsvarande sätt som för dagar på sjukpenningnivå. Genom en sådan förändring stärks kopplingen mellan föräldrapenning, avstående från arbete och ersättning för vård av barn, vilket är kärnan i föräldraförsäkringen. En sådan förändring skulle harmonisera hanteringen av de olika ersättningsnivåerna inom föräldrapenningen. Det är därför regeringen och Sverigedemokraterna lägger fram lagförslaget.

Herr talman! Vi vet att inflationen är en bidragande orsak till att barnhushållens ekonomiska standard blivit drabbad. Tiden med hög inflation och lågkonjunktur har slagit hårt ekonomiskt mot många hushåll, inte minst barnfamiljer. Vi ser nu en ekonomisk ljusning och en ekonomi som återhämtar sig, och detta väntas fortsätta under 2025 med räntesänkningar och skattesänkningar.

Det tillfälliga tilläggsbidraget till barnfamiljer med bostadsbidrag kommer att förlängas till och med den 30 juni 2025, vilket har gett ett välkommet tillskott till de familjer som haft det svårt, speciellt i tider med hög inflation. Det är ett träffsäkert verktyg eftersom det är riktat specifikt mot resurssvaga hushåll.

Sverige har en av världens mest generösa föräldraförsäkringar. Detta ska vi vara stolta över. Vi sverigedemokrater vill fortsätta att göra den mer flexibel för att möta familjernas behov.

Jag yrkar återigen bifall till utskottets förslag till beslut.
(Applåder)

Anf. 29 ISABELL MIXTER (V) replik:

Herr talman! Ledamoten talade i sitt anförande om barnens bästa. Då undrar jag om ledamoten är nöjd med att vi har många barn i Sverige som växer upp i fattigdom. Är man nöjd med att 15 procent lever med en låg ekonomisk standard?

Ledamoten hänvisade till siffror som visar att det var bättre 2022 än 2021, men det är en mätning som inte är aktuell här och nu. Jag undrar: Hur man kan vara nöjd över huvud taget med att människor, även barn, lever med en låg ekonomisk standard?

Ledamoten talade också om att man förlänger den tillfälliga höjningen av bostadsbidraget. Sanningen är ju den att Sverigedemokraterna och regeringen sänker bostadsbidraget. Man talar om att det är en träffsäker åtgärd för att nå de svagaste hushållen, men det man nu gör är man säger till de svagaste hushållen – den ensamstående mamman som behöver välja mellan att köpa en ny vinteroverall eller julklappar till barnen – att de kommer att få mindre pengar i plånboken.

Sverigedemokraterna menar att detta är en träffsäker åtgärd. Och det är en jätteträffsäker åtgärd, om man vill göra de allra fattigaste hushållen ännu fattigare. Samtidigt sätter regeringen rekord i att ge stora skattesänkningar till Ulf Kristersson och alla som har höga månadslöner.

Hur känns det för Sverigedemokraterna att försvara att man ger miljarder till dem som redan har mest samtidigt som de absolut svagaste får mindre i plånboken?

Anf. 30 DANIEL PERSSON (SD) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten Isabell Mixter, för din fråga!

Vi sverigedemokrater och regeringen arbetar för att få en flexibel föräldraförsäkring och ökad valfrihet i föräldraförsäkringen.

Stöden i betänkandet gör skillnad, som jag påpekade i mitt anförande. Som sagt har tilläggsbidraget, som vi förlänger, varit viktigt, och det kommer att ligga på en nivå som det låg på också förr i tiden. Tilläggsbidraget beräknas nå i genomsnitt 100 000 barnfamiljer under 2025, och som jag påpekade är det ett träffsäkert verktyg eftersom det är riktat mot resurs-svaga hushåll. Det är en viktig åtgärd för att stödja hushållen i en svår tid.

Vi gör också andra satsningar. Ledamoten säger att vi gör skattesänkningar. Och ja, vi sänker skatten för högavlönade, men vi sänker skatten brett. Det ska löna sig att arbeta. Detta är en del i att sätta igång svensk ekonomi. Det ökar konsumtionen, och vi får fler som arbetar och kan bidra till vår gemensamma välfärd.

En genomsnittlig löntagare kan förvänta sig att få cirka 200 kronor mer i plånboken genom skattesänkningarna. Vi har alltså en politik som kommer att gynna både familjer och medborgare i stort, men vi ser även över regelverken för att göra föräldraförsäkringen mer flexibel.

Anf. 31 ISABELL MIXTER (V) replik:

Herr talman! Ledamoten Daniel Persson vet lika väl som jag att den person som uppbär bostadsbidrag inte har en inkomst som kan inbringa några summor att tala om över huvud taget vad gäller skattesänkningar. Det blir kanske en falukorv i månaden. Det man däremot får genom den sänkning av bostadsbidraget som regeringen nu levererar är kanske tio färre falukorvar i månaden.

Hur kan ledamoten Persson försvara att den ensamstående mamman kommer att ha råd med tio färre falukorvar samtidigt som Ulf Kristersson kan se fram emot tusentals kronor mer i månaden? Detta är för mig absurda prioriteringar.

Vi kan också se att bostadsbidraget har halkat efter under decennier. Det är inte ett bidrag som räknas upp automatiskt. Man kan alltså inte heller försvara sig med att detta var en tillfällig höjning som ändå skulle ha försvunnit. Om man tycker att detta är ett träffsäkert sätt att nå de svagaste hushållen och vill att människor ska bort från trångboddhet borde man lösa frågan om bostadsbidraget på sikt så att det höjs generellt.

Försök inte heller spela bort korten genom att säga att ni satsar på bostadsbidraget genom att ni behåller den tillfälliga satsningen! Var ärliga med att det ni nu gör är att fasa ut den och att det kommer att göra människor fattigare!

Hur känns det för ledamoten att försvara det?

Anf. 32 DANIEL PERSSON (SD) replik:

Herr talman! Tack för din fråga, Isabell Mixter!

Jag vet att Vänstern verkligen vill lova allt till alla. Tittar man på Vänsterpartiets budget i dess helhet ser man att Vänsterpartiet föreslår höjda bidrag till väldigt många bidragstagare. Man ser också att ni vill gå en annan väg. Ni vill införa enorma skattehöjningar för medel- och höginkomsttagare. För alla som tjänar över 45 000 blir skattehöjningarna enorma med er budget. Den som tjänar 80 000 får sin disponibla inkomst nästan halverad med ert förslag.

Med er budget lönar det sig inte att vidareutbilda sig, att kompetensutveckla sig eller att vara flitig. Medianlönen för läkare ligger på 83 300 kronor, kollade jag upp i morse. En läkarutbildning är på sex år, en tid med studielån och en tid då man lever med en begränsad ekonomi. Det blir mindre lockande att utbilda sig till läkare om man får skatta bort så mycket av sin lön när man också har ett studielån man måste betala av.

Med den här politiken kanske vi till och med får färre läkare. Människor kanske utbildar sig till läkare för att flytta till Norge, där man vet att man får behålla sin lön. Det är en skattechock som skulle drabba Sverige om er budget fick råda.

Och inte nog med att ni höjer skatten, ni ökar också statsskulden i en väldigt oroande takt. Sverigedemokraterna och regeringen lägger fram en budget som är fullt finansierad och som tar ansvar för Sverige.

Anf. 33 ARBER GASHI (S) replik:

Fru talman! Sverigedemokraterna pratar ofta – de gjorde i alla fall det i opposition – om att de står på vanliga barnfamiljers sida. Verkligheten säger dock något annat. När barnfattigdomen ökar och Röda Korset tvingas fyrdubbla sina matutdelningar väljer ni att stå bakom en budget som skär ned stöden till de mest utsatta. Den budget som ni är med och lägger fram tillsammans med regeringen innebär att ensamstående föräldrar, ofta mammor, lämnas att bära konsekvenserna av en ekonomisk politik som prioriterar skattesänkningar för höginkomsttagare.

Ni sänker skatten med över 30 miljarder men kan inte tänka er att höja barnbidragen, något som direkt hade stöttat de familjer som har det tuffast.

För en familj med två barn skulle det innebära runt 5 000 kronor extra per år.

Den här budgetdebatten heter ju ”Ekonomisk trygghet för familjer och barn”. Jag vill verkligen veta: Hur jobbar ni i praktiken för det? Hur värnar ni familjer? Och hur förklarar ni för de barn som går till skolan hungriga att era prioriteringar är rättvisa?

Anf. 34 DANIEL PERSSON (SD) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Arber Gashi, för din fråga!

Jag har noterat att Socialdemokraterna satsar cirka 5,3 miljarder mer än Tidösamarbetet på det här utgiftsområdet. Det blir lite intressant. Jag antar att Socialdemokraterna vill bilda och leda en regering efter nästa val. Som jag sa lägger ni 5,3 miljarder mer än vi. Miljöpartiet lägger 7,3 miljarder mer, så där kanske inte skillnaden är så jättestor. Men sedan har vi Vänsterpartiet, som alltså lägger 14,4 miljarder mer. Det är mer än Miljöpartiet och Socialdemokraterna tillsammans – en enorm ökning. Vi har också Centerpartiet, som vill lägga 1,3 miljarder mindre. Det är väldigt spretigt i oppositionen.

Hur ser ledamoten att Socialdemokraterna ska kunna leda en regering framgent när det är så spretigt i dagens läge?

Anf. 35 ARBER GASHI (S) replik:

Fru talman! Här ställer jag alltså en fråga om en faktisk situation för väldigt många där ute, där man verkligen väger matkassen innan man går och betalar i kassan och där man nu som förälder ställer sig frågan inför julen: Har jag råd att köpa klappar, eller blir det bara en måltid på julafton som vi kommer att ha råd med? Men det ledamoten verkar oroa sig för är hur Socialdemokraterna ska få ihop en regering efter nästa val.

Jag kan stilla den oron, Daniel Persson. Det kommer vi att lösa.

Men jag ger dig faktiskt ytterligare en chans. Ni sänker alltså skatten med över 30 miljarder. Med precision riktar ni in er på dem som har det allra bäst ställt. Stöd som du själv säger är träffsäkra för att stötta familjer skär ni ned på.

Det kommer säkert snart in ett gäng elever på läktaren i plenisalen. Jag ger dig ytterligare en chans: Hur förklarar ni för de barn som går till skolan hungriga att era prioriteringar är rättvisa?

(Applåder)

Anf. 36 DANIEL PERSSON (SD) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Arber Gashi, för din fråga!

Jag har noterat att Socialdemokraterna i sin budgetmotion föreslår att barnbidragen ska höjas med 200 kronor per månad. De skattelättnader som Tidösamarbetet genomför nästa år innebär att en genomsnittlig löntagare kan förvänta sig en skattesänkning på 2 600 kronor per år eller lite drygt 200 kronor per månad. Det är alltså samma pengar som familjerna kommer att få tillgång till.

Man kan också titta på hur ekonomerna tror att ekonomin kommer att se ut nästkommande år för hushållen. Genomsnittshushållen ser ut att kunna få drygt 800 kronor mer i månaden tack vare skattesänkningar. Sammantaget ger politiska reformer och räntesänkningar en ökad köpkraft på 3 300 kronor i månaden 2025 för den genomsnittliga familjen.

Prot. 2024/25:48

11 december

*Ekonomisk trygghet för
familjer och barn*

Återigen ser vi dock att Socialdemokraterna vill höja bidragen och att Tidösamarbetet förespråkar en arbetslinje. Vi ser en tydlig skillnad här. (Applåder)

(TREDJE VICE TALMANNEN: Jag får återigen som talman påminna om tilltalet i kammaren. Alla ledamöter talar via talmannen, vilket innebär att man talar *om* sin meddebattör och inte använder direkt tilltal som ”du” och ”dig”).

Anf. 37 ARBER GASHI (S):

Fru talman! Jag vill med anledning av mitt anförande hänvisa till Socialdemokraternas särskilda yttrande.

Vi socialdemokrater vet att trygghet för familjer och barn är en av grundpelarna i vårt välfärdssamhälle. Sverige har länge varit ett föregångsland där varje barn, oavsett bakgrund, ska ha rätt till en bra start i livet. Men i dag ser vi mörka moln. Fler barn växer upp i fattigdom, fler föräldrar kämpar för att få vardagen att gå ihop och vår regering står handfallen.

Kostnadskrisen har slagit hårt mot svenska hushåll, men allra hårdast drabbas barnfamiljerna. När inflationen sänker sin takt ligger de höga priserna kvar. Vi ser det i statistiken, men vi hör det också i berättelserna. Det är föräldern som står i mataffären och räknar ören för att kunna sätta mat på bordet. Det är barnet som inte längre kan gå på sin fritidsaktivitet därför att familjen inte har råd.

Vad har regeringen gjort för att lindra deras börda? Svaret är: inte mycket. Vi ser en prioritering av skattesänkningar för höginkomsttagare framför riktade stöd till dem som behöver det mest. Röda Korset rapporterar att deras utdelningar av matpaket fyrdubblats på grund av krisen. Det är inte värdigt Sverige.

Vi socialdemokrater vill slå in på en annan väg. Vi vill att alla barn ska kunna känna trygghet, och vi vill att samhället ska stå starkt bakom dem och deras föräldrar i tider av kris.

Fru talman! Barnbidraget är mer än bara en utbetalning. Det är ett löfte från samhället till alla barn och deras föräldrar, ett löfte om att ingen ska behöva välja mellan att köpa skolböcker och att köpa mat. Ändå har regeringen inte gjort något för att stärka det, trots att kostnaderna för familjer skjutit i höjden. Vi socialdemokrater föreslår en höjning med 200 kronor i månaden. För en familj med två barn innebär det alltså 5 000 kronor extra per år. Det är inte bara en siffra; det är fler fotbollsträningar, näringsrikare mat på bordet och en tryggare vardag.

Regeringen säger många gånger, som en del av sin kritik, att höjt barnbidrag också når höginkomsttagare. Men låt oss tala klarspråk. De flesta som verkligen behöver det här stödet är låg- och medelinkomsttagare. Det generella barnbidraget är ett sätt att skapa jämlikhet och att ge alla barn samma grundtrygghet. När vi ser att fler barn tvingas växa upp i fattigdom, hur kan vi då säga att vi inte har råd att prioritera dem? Sverige har råd, om vi väljer att göra det.

Fru talman! Bostaden är kärnan i familjens trygghet. Det är där vi samlas, det är där vi vilar och det är där vi växer. Men för många barnfamiljer, särskilt i hushåll med en ensamstående förälder, är boendekostnaden den största bördan. Den kan ofta utgöra skillnaden mellan att få vardagen att fungera eller att behöva ta svåra beslut om vad man ska prioritera bort.

Föreningen Sveriges Makalösa Föräldrar rapporterar att över 40 procent av de mest utsatta hushållen har fått låna pengar för att kunna täcka basala kostnader, såsom för mat och boende.

Den förra, socialdemokratiskt ledde regeringen höjde bostadsbidraget under pandemin för att stötta de familjer som har det allra tuffast. Nu ser vi att denna förstärkning håller på att försvinna, trots att behovet är väldigt stort. Regeringen har valt att inte förlänga det tillfälliga tillskottet i bostadsbidraget. Eller man gör det en liten stund, men i praktiken blir det en minskning med 700 kronor i månaden för de ekonomiskt mest utsatta barnfamiljerna. För dessa familjer kan det vara skillnaden mellan att kunna betala hyran eller inte.

För oss handlar det återigen inte bara om kronor och ören. Det handlar om värderingar. Ska Sverige vara ett land där barn och föräldrar kan känna sig trygga? Eller ska vi låta krisen slå undan benen på dem som redan kämpar med små marginaler? Svaret borde vara självklart.

Fru talman! Sverige har en av världens mest generösa föräldraförsäkringar. Den ger föräldrar möjlighet att skapa en nära relation till sina barn och samtidigt hantera vardagens utmaningar. Vi talar ofta om föräldraförsäkringen som en frihetsreform, en frihet att välja hur man vill leva och fördela ansvaret för sina barn.

Men verklig frihet kräver jämlika förutsättningar. När kvinnor tar det stora ansvaret för föräldraledigheten påverkar det hela deras liv. Kvinnor tar fortfarande ut majoriteten av föräldradagarna – över 70 procent – vilket påverkar deras karriärer, löneutveckling och pensioner.

I mitt hemlän Halland har vi tyvärr det största lönegapet i hela Sverige mellan män och kvinnor. I Halland tjänar männen cirka 100 000 kronor mer än kvinnorna. Det är nästan 10 000 kronor mer än genomsnittet för riket. En av flera orsaker till detta är ett ojämnt uttag av föräldraledigheten. Det är en tydligt bidragande faktor.

Ojämnställdheten påverkar dock inte bara kvinnorna. Den påverkar också barnen. Studier visar att barn som har en nära och aktiv relation till båda föräldrarna ofta får en tryggare och stabilare uppväxt. En mer jämställd föräldraförsäkring skulle därför stärka inte bara kvinnors ekonomiska självständighet utan också barnens rätt till båda sina föräldrar.

Vi socialdemokrater föreslår därför att föräldraförsäkringen delas i tre lika stora delar – en del till vardera föräldern och en del som föräldrarna själva kan fördela. Det uppmuntrar till ett mer jämställt uttag och stärker både föräldrarnas och barnens möjligheter.

Vi vill också successivt höja taket i den tillfälliga föräldrapenningen för att fler ska kunna vara hemma med sitt sjuka barn utan att förlora för mycket av inkomsten.

Fru talman! Allt det jag talar om bygger på tillit. Hela Sveriges välfärdssystem bygger på tillit till att resurserna når dem som behöver dem och att det inte utnyttjas av fuskare eller kriminella. Men denna tillit hotas av välfärdsbrott. Det är inte bara en ekonomisk fråga utan också en rättvisefråga, som vi socialdemokrater tar på största allvar.

Vi föreslår att myndigheter som Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten får tydligare ansvar och bättre verktyg för att motverka fusk. Reglerna för tillfällig föräldrapenning behöver förenklas för att minska fusk, och stärkta kontroller och aktuella månadsuppgifter bör användas för bostadsbidrag och underhållsstöd för att undvika skuldsättning och felaktiga

Prot. 2024/25:48
11 december

*Ekonomisk trygghet för
familjer och barn*

utbetalningar. Vi följer också fortsatt arbetet i Utbetalningsmyndigheten, som vi var med och tillsatte.

Fru talman! Avslutningsvis: Vi socialdemokrater säger att barnens framtid är vårt gemensamma ansvar. Att höja barnbidraget, stärka bostadsbidraget och stötta familjer genom krisen är inte bara ord eller politik; det är ett löfte till våra barn. När vi investerar i dem investerar vi i ett starkare och mer sammanhållet Sverige.

Regeringen har valt en annan väg. De talar gärna om ansvar. Men deras politik lämnar föräldrar ensamman med det. De prioriterar skattesänkningar för höginkomsttagare före höjt barnbidrag, och de väljer att dra undan stödet till familjer som kämpar i ekonomisk utsatthet. Det är inte det Sverige som jag vill lämna till mitt barn eller till era.

Vi närmar oss julen. Det är en tid som för många barn är förknippad med glädje och förväntan. Men i år, när kostnadskrisen fortsatt griper tag om familjers ekonomi, ser vi att allt fler föräldrar oroar sig för hur de ska kunna skapa en jul som känns trygg och varm för sina barn. För många handlar det inte längre om att köpa julklappar. Det handlar om att ha råd med en ordentlig middag på julafton.

Barn märker när vuxna är oroliga. De känner av när pengarna inte räcker till, även om vi försöker skydda dem från verkligheten. Vi måste därför lyfta blicken. Låt oss se den åttaåring som i dag kämpar med läxorna vid köksbordet och vars föräldrar oroar sig över nästa hyra. Den åttaåringen förtjänar ett samhälle som ger henne förutsättningar att lyckas, inte ett som vänder bort blicken.

(Applåder)

Anf. 38 CAROLINE HÖGSTRÖM (M):

Fru talman! Familjepolitiken ska bidra till att barn får växa upp under trygga och goda förhållanden. Den ska stärka familjers ekonomi med god träffsäkerhet, ge goda förutsättningar för ett jämställt föräldraskap och ge barn mer tid med båda sina föräldrar. Familjepolitiken ska också bidra till ökad flexibilitet och stärka möjligheterna för både män och kvinnor att kombinera familjeliv och arbetsliv.

Arbetslinjen är central för att inte bara den enskilde utan också hela familjen ska få ett sammanhang. Det handlar om ekonomi. Men en av de bästa försäkringarna mot framtida utanförskap är också att barn får se sina föräldrar gå till jobbet. Att skapa trygghet och möjligheter för barn är avgörande för att Sverige ska fortsätta vara ett land där varje människa, oavsett bakgrund, har chansen att forma sitt liv.

Utgiftsområde 12 Ekonomisk trygghet för familjer och barn, som vi debatterar i dag, spelar en central roll i detta arbete. Men trygghet och ansvar går hand i hand, fru talman.

Från Moderaternas sida ser vi vikten av att välfärden fokuserar på det mest grundläggande: att ge stöd för att människor ska kunna stå på egna ben. Det handlar om att skapa en välfärd som inte förhindrar utan i stället möjliggör för familjer och individer att ta ansvar för sina liv.

Fru talman! Vi moderater är övertygade om att vi bäst hjälper familjer genom att stärka deras ekonomiska frihet. Därför föreslår vi skattesänkningar, så att det ska bli mer rättvist. Den som ställer klockan varje morgon och går till jobbet och därmed bidrar till vår gemensamma välfärd ska

känna att det lönar sig. Det måste finnas tydliga, långsiktiga incitament för föräldrar att kombinera just arbete och familjeliv.

För oss moderater handlar det inte om att lägga till mer stöd för stödets skull utan om att ge människor de bästa förutsättningarna för att stå på egna ben och leva ett självständigt liv fritt från bidragsberoende. Det handlar också om att säkerställa att det ekonomiska stödet till barn och familjer är riktat dit där det verkligen gör skillnad.

Vår politik bygger på att fler ska arbeta och därmed bidra till samhället samtidigt som vi ser till att de som verkligen behöver stöd får det. Det är en effektiv politik, till skillnad från den politik som förs av många av partierna på vänsterkanten, med Socialdemokraterna i spetsen. Deras bidragspolitik strösslar med skattebetalarnas pengar utan att man tänker på vilken effekt bidragen får eller har rimlig finansiering för förslagen.

Fru talman! I år firar föräldraförsäkringen 50 år. För 50 år sedan var den närmast revolutionerande. I dag är den en självklar del av vår gemensamma välfärd. Men det innebär inte att den är perfekt. Vi fortsätter att tampas med risken för inlåsnings effekter, ett ojämnt föräldrapenningsuttag och personer som avsiktligt fuskar med systemet.

I samband med att riksdagen beslutade om budgeten för 2024 beslutade riksdagen efter förslag från regeringen även att modernisera föräldraförsäkringen genom att dubblera antalet dubbeldagar och tillåta överlåtelse av som mest 90 föräldrapenningsdagar. Det är viktiga reformer för att värna flexibiliteten i systemet och för att modernisera utifrån familjers olika förutsättningar.

Fru talman! Det finns något jag särskilt vill poängtera. Få saker är så viktiga som att vid köksbordet besluta om vem som ska vara hemma med familjens gemensamma barn, inte bara för att det är en av livets största händelser att bli förälder utan för att det kan få konsekvenser för familjens ekonomi, den enskildes karriär och den framtida pensionen. Det är många aspekter att beakta samtidigt.

Ett jämnt föräldraskap är därför viktigt – att mammor och pappor delar lika på både föräldrapenningsdagar och föräldraledigheten. Men samtidigt ser familjer olika ut. Det kan handla om lantbrukaren eller företagaren som kan ha svårt att ta en lång, sammanhållen föräldraledighet. Det kan också vara en familj där den ena föräldern inte har något jobb. Vi måste därför jobba mer med medvetna val på systemnivå, men samtidigt värna flexibiliteten. Vi måste lyckas med det utan att samtidigt klanka ned på familjers val. Det är inte helt lätt balansgång.

Fru talman! Om jag får drista mig till att säga det tenderar även den här kammaren att se ned på kvinnors val. De kan aldrig lyckas. När en mamma väljer att vara den som är hemma längst är det ett problem, oavsett familjesituation, om man har kompenserat varandra eller om man har en plan att ta varsin lång föräldraledighet om det blir fler barn i familjen. Vi behöver ett system som möjliggör och uppmuntrar ett jämnt föräldraskap. Men vi ska inte tvinga fram en situation där risken är stor att kvinnor helt kliver ut ur försäkringssystemet eller att en familj har svårt att få ekonomin att gå ihop. Varsamhet och noggrannhet krävs när vi reformerar något av det finaste vi har: möjligheten att få vara hemma med sitt barn.

Fru talman! Föräldraförsäkringen är inte helt enkel att förstå. Den är inte enkel att överblicka, och många parallella regler påverkar hur man kan planera sin föräldraledighet. I vissa delar saknar den enhetlighet. Därför

Prot. 2024/25:48
11 december

*Ekonomisk trygghet för
familjer och barn*

föreslår vi i budgeten en ändring av hur man får plocka ut lägstani vådagarna så att det blir en harmonisering med hur det ser ut på den sjukpenninggrundande nivån. Man ska alltså inte kunna ta ut föräldrapenning på den lägsta nivån på en arbetsfri helg, utan det ska göras i anslutning till den. Detta görs för att stärka det som är syftet med föräldraförsäkringen – avstå arbete för att sköta ett litet barn – men också för att göra reglerna lite lättare att förstå.

Fru talman! I och med att kampen mot inflationen är vunnen och att vi därmed har en starkare ekonomi påbörjar vi nu en ansvarsfull och försiktig nedtrappning av det tilläggsbelopp i bostadsbidraget som infördes i samband med pandemin och som förlängdes med anledning av inflationen. Det är och har varit ett träffsäkert sätt att stötta hushåll med tillfälligt stöd.

Det är dock tillväxtreformer som får igång ekonomin och tar oss ur lågkonjunkturen. Det är på så sätt vi långsiktigt hjälper familjers ekonomi. Det är när företag kan växa och blomstra som välfärden får mer resurser. Då kan även fler starta och driva sitt första företag eller jobba någon extra timme.

Fru talman! Det är spännande att jämföra de fyra oppositionspartiernas budgetförslag för den ekonomiska politiken. Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet satsar ordentligt på att stärka bidragslinjen. Socialdemokraterna vill höja barnbidraget med 200 kronor per månad, Miljöpartiet vill höja med 230 kronor och Vänsterpartiet med 400 kronor. Samtidigt vill flera också höja bostadsbidraget. Vänsterpartiet vill göra om det helt så att ännu fler blir beroende av bostadsbidrag.

Det är med detta gäng Centerpartiet eventuellt behöver samarbeta. Centerpartiet vill i stället se ett indraget flerbarnstillägg för andra barnet och därmed spara över 1 miljard på den ekonomiska politiken. Hur ska detta gå ihop?

En sak är säker: Det är inte bidragslinjen som bygger Sverige starkt. Det är arbetslinjen som gör det. Om människor inte arbetar och betalar skatt finns det till slut inga pengar kvar i statskassan för att finansiera välfärden och det gemensamma skyddsnätet.

Fru talman! En effektiv och rättvis välfärd är en välfärd där familjer själva har makt över sina liv men där samhället finns till hands för att hjälpa till när det verkligen behövs. Moderaterna kommer att fortsätta stå upp för en politik som stärker den enskildes frihet och för en välfärd som sätter familjens och barnens bästa först. Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

(Applåder)

I detta anförande instämde Magnus Resare och Viktor Wärnick (båda M).

Anf. 39 ARBER GASHI (S) replik:

Fru talman! De svenska hushållen har det extremt tufft. Socialförsäkringsministern, som inte ens är här utan kanske har viktigare arbetsuppgifter i dag, vad vet jag, upprepar likt ledamoten att kampen mot inflationen är vunnen. Och inflationen må ha gått ned, men barnfamiljernas situation är en annan. Matpriserna går ju inte ned. Enligt Matpriskollen ökar de snarare. Majblomman beskriver att önskemålen om basal hjälp, som en filt till en bebis, har ökat mycket.

I detta läge väljer ni att sänka tillägget i bostadsbidraget, det stöd som hjälper Sveriges absolut mest utsatta barnfamiljer. Som om detta inte är nog prioriterar ni dessutom stora skattesänkningar till samhällets elit. Varför, Caroline Högström, är det viktigare att ge oerhört rika människor ännu lite mer pengar än att hjälpa många av landets barnfamiljer i rådande situation?

Anf. 40 CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Gashi för frågan.

Apropå det tillfälliga tilläggsbeloppet sker nu en ansvarsfull nedtrappning. Det var ju en extraordinär situation som gjorde att man införde höjningen. Det är inte lätt att hitta en balans för när det är dags att ta bort ett tillfälligt stöd, men vi tycker att det är nu som man ska börja med en ansvarsfull nedtrappning.

Jag fastnade vid en sak i ledamoten Gashis inlägg, fru talman. Socialdemokraterna och den samlade vänstern gör hellre människor mer beroende av bidrag än att låta dem behålla mer av sina egna intjänade pengar. Det här är det lustiga med de två alternativ vi har. Socialdemokraterna säger att de vill ge 200 kronor mer i barnbidrag, medan vi i Moderaterna säger att vi vill sänka skatten brett för alla, vilket skulle göra att en medelinkomsttagare får behålla mer i plånboken än med det förslag som kommer från Socialdemokraterna.

Medelssvensson i exempelvis Norbergs kommun får behålla närmare 291 kronor mer med Moderaternas budget jämfört med Socialdemokraternas bidragshöjningar. Här har vi tydliga alternativ: bidragslinjen och arbetslinjen. Jag tycker att det är viktigt att det ska löna sig för den som måste ställa klockan.

Det är via arbete, tillväxt och en hållbar ekonomi som vi stärker självständigheten och som vi kommer åt det problem som ledamoten beskriver, inte genom bidragshöjningar.

(Applåder)

Anf. 41 ARBER GASHI (S) replik:

Fru talman! Moderaterna talar gärna om arbetslinjen som lösning för barnfamiljers ekonomiska kris. Men hör och häpna: Även i hushåll där föräldrar arbetar går man på knäna.

Jag tillhör ju Socialdemokraterna och träffar arbetande människor varje vecka. Jag vet precis vilka det är som ställer klockan tidigt på morgonen och som ger sig iväg för att få hjulen i välfärden att snurra.

Det krävs dock konkreta stöd här och nu för att familjer ska kunna hålla sig flytande. Er arbetslinje har hittills misslyckats fullständigt. Arbetslösheten stiger, och snart har vi en halv miljon arbetslösa i Sverige. Er enda lösning för detta tycks vara att kalla människor lata. Var tusan är arbetsmarknadspolitiken, Caroline, om det är det som är lösningen på precis vartenda problem? Givetvis ska barn växa upp i hushåll där de ser föräldrarna gå till jobbet varje dag.

Ni säger att den särskilda höjningen i bostadsbidraget var ett tillfälligt stöd i en extraordinär tid, men för många barnfamiljer är krisen precis lika påtaglig nu eftersom priserna fortsätter att öka. Hur kan ni försvara att ni prioriterar skattesänkningar för 3 procent av befolkningen framför att hjälpa barnfamiljer som i dag kämpar för en grundläggande trygghet?

Anf. 42 CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Jag är inte förvånad. Ledamoten Gashi talar om stöd, medan Moderaterna säger att vi ska låta människor behålla mer av de egna pengarna. Det är klart att Socialdemokraterna vill ta med ena handen för att kunna ge tillbaka med den andra och på så sätt stärka sin egen syn på samhället. Moderaterna vill i stället att folk ska få behålla mer av sina pengar. Vi behöver inte ta med ena handen och ge med den andra, utan vi stärker självständigheten och låter människor behålla mer av sina egna pengar. Och det gäller brett.

Vi sänker skatten brett inom alla delar av samhället, så jag delar inte alls bilden. Men jag är som sagt inte ett dugg förvånad över att Socialdemokraterna har den här synen på människors arbete, synen att hårt arbetande människors egna pengar är våra och att det är vi som ska fördela dem, att det är då man gör rätt för sig. Nej, det är inte en politik som jag ställer mig bakom.

Det finns dessutom ett problem med Socialdemokraternas budget, och det är att de inte har någon finansiering av sina förslag. De har en massa bidragshöjningar men ingen hållbar långsiktig finansiering av dem, och redan där har vi ett hål. Hur tar vi då ansvar för ekonomin långsiktigt?

Moderaternas budget är ansvarsfull. Den har ett tydligt tillväxtfokus som är att faktiskt få ordning på ekonomin, vilket gör Sverige rikare, tryggare och friare.
(Applåder)

Anf. 43 MÄRTA STENEVI (MP) replik:

Fru talman! En långsam och ansvarsfull nedtrappning av det tillfälliga tillägget i bostadsbidraget. Tror ledamoten själv på det uttrycket? Vid halvårsskiftet nästa år har hela tillägget ryckts bort, och då kommer samtidigt hyreshöjningarna i den pågående förhandlingen att ha trätt i kraft.

Jag tycker att det är väldigt bra om människor själva får bestämma över sina pengar. Det som kanske Caroline Högström och resten av regeringen tenderar att glömma är att vi har stora grupper som betalar skatt och som arbetar heltid. En barnskötare här i Stockholm kan till exempel få 115 kronor. Det är trevliga pengar varje månad. Men om man samtidigt förlorar 600 kronor på ”den långsamma och ansvarsfulla nedtrappningen”, hur ska man då klara de hyreshöjningar som kommer?

Vad jag också skulle vilja veta är ifall ledamoten menar att det är en bidragsfälla att arbeta som barnskötare i Stockholm, för när det tillfälliga tillägget i bostadsbidraget tas bort kommer man att gå back med regeringens budget. De höjningar som har gjorts kommer inte att göra någon glad.

Vilka jobb är det som skapas när den här barnskötaren inte längre klarar nödvändiga utgifter? Vilka jobb är det som skapas när man varje månad måste låna till nödvändiga utgifter? Vilka jobb är det som skapas när allt fler familjer med inkomst från arbete söker sig till Stadsmissionen för att få hjälp med matkassar? Är det verkligen det som bygger ett starkt samhälle? Och vilka jobb skapas av de 7 000–8 000 kronor i månaden som de allra rikaste kommer att få ut av jobbskatteavdraget i snitt? Hur mycket mer kommer de att jobba för att de får den skattelättnaden?

Det skulle vara väldigt intressant att höra svaren på de här frågorna.

Anf. 44 CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Jag är den första att erkänna att det har varit en rejält svår tid i Sverige. Sverige har haft det tufft tillsammans med övriga EU. Vi har haft en inflation som många av oss kanske aldrig har upplevt tidigare. Därför har regeringens fokus på att just vinna kampen mot inflationen varit viktig och nödvändig för att sedan kunna lägga fram tilläggsreformer för att komma åt lågkonjunkturen. Det är så vi stärker människors ekonomi långsiktigt.

Att ta bort ett tillfälligt tilläggsbidrag kräver såklart väl avvägning. Det kräver att man funderar på effekterna av det och att samtidigt lägga fram reformer som gör att vi ser och stärker människor.

Ja, det här är en nedtrappning, en nödvändig nedtrappning för att inte göra människor långsiktigt beroende av ett tillfälligt tillägg. Det är ju själva konstruktionen av nedtrappningen, så det är ansvarsfullt.

Jag vill också vända mig emot lite av det som Märta Stenevi nämner om en barnsköterska som ställer klockan, går till arbetet och gör en viktig insats för Sverige. Hon ska ju få behålla mer av sin lön. Egentligen ligger den stora konflikten just nu i att Miljöpartiet hellre säger mer och fler bidrag, medan Moderaterna säger att du får behålla mer av din egen lön. Det är där den stora konfliktlinjen ligger.

Jag läste en artikel om ett gäng banker som har räknat på enbart skattesänkningar, och redan där kan vi se att med vår politik får man behålla mer av sina pengar än med den bidragspolitik som Miljöpartiet exempelvis står för.

Som sagt får man med Miljöpartiets budget 230 kronor mer i barnbidrag. Med Moderaternas politik får en genomsnittlig Arbogabo 260 kronor mer i månaden. Det är en skillnad, och jag tror att det är så mycket viktigare att vi låter människor få behålla mer av sin lön än att vi strösslar med bidrag.

(Applåder)

Anf. 45 MÄRTA STENEVI (MP) replik:

Fru talman! Här är det flera saker som är väldigt märkliga.

Det första är kampen mot inflationen. Kampen mot inflationen är inte vunnen av regeringen. Kampen mot inflationen vanns av arbetstagare och fackförbund därför att man höll tillbaka löneutvecklingen. När kostnaderna skenade, mycket till följd av kriget i Ukraina, höll man tillbaka en kompensation för det, det vill säga att löneökningarna har varit lägre. Det är den stora faktorn för att inflationen har sjunkit tillsammans med att Europa har fyllt på sina gaslager. Ingenting av detta har regeringen åstadkommit.

När man säger att man nu bekämpar lågkonjunkturen och vidtar konjunkturstärkande åtgärder är det åtgärder som faktiskt ingen tror har effekt på inflationen. Den enkla anledningen är att det är så lite som går till dem som verkligen hade behövt kunna köpa fler falukorvar eller vad de nu vill välja att lägga sina pengar på, samtidigt som man vräker ut pengar på personer som inte har några problem alls att hantera inflationen. Det här är det inte bara Miljöpartiet som tycker, utan också en lång rad tunga ekonomer har sagt samma sak.

Om man nu är överens om att det har varit en rejält svår tid och att det kräver en avvägning är ju ett alternativ att permanenta det tillfälliga

tillägget. Det finns också med i vår budget och ger ganska mycket pengar i plånboken för någon som jobbar heltid men ändå har svårt att klara hyran.

Om man då säger att det kräver en avvägning av när och hur man ska göra det och tycker att det är viktigt att människor ska få behålla mer pengar undrar jag hur den avvägningen såg ut när man sa: Vet ni vad, vi ger 115 kronor men tar bort 600 kronor för någon som arbetar heltid.

Hur mycket mer än heltid kan man jobba i Moderaternas samhälle? Och hur mycket mer än heltid kommer de allra rikaste att jobba, vilket skulle följa arbetslinjen? Hur tänker Caroline Högström att man ska klara sig på sin lön i Sverige i dag med den här budgeten om man inte tillhör topp-tio-procenten utan tvärtom de tio procenten fattigaste som nästan inte får några pengar alls av jobbskatteavdraget?

Anf. 46 CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Märta Stenevi för frågorna och kommentarerna.

Jag kan konstatera att jag inte håller med till särskilt stor del om något av det du säger. Bilden av arbetet framåt har ju varit en medveten strategi med en statsbudget som inte spår på inflationen från tidigare år. Det har varit en återhållsam budget.

Vi har inte öppnat bidragskranarna, som många delar av vänstersidan vill. Tvärtom har vi varit återhållsamma. Men jag vill ändå poängtera att i och med att stora delar av försäkringssystemet också är kopplat till inflationen har vi sett ganska stora höjningar av ersättningar på olika sätt, vilket har varit rätt och riktigt. De är kopplade till inflationen och har täckt upp en del. Samtidigt har vi sett hur tio års reallöneökningar har ätits upp av inflationen. Då är det märkligt att Miljöpartiet ändå vill kompensera med bidrag i stället för skattesänkningar så att människor får behålla mer av sin lön. Det är en konstig prioritering.

Från Moderaternas sida står bidragslinjen mot arbetslinjen, och jag väljer arbetslinjen alla dagar i veckan.
(Applåder)

Anf. 47 ISABELL MIXTER (V) replik:

Fru talman! Omkring 350 000 svenskar har minst två jobb, och det är en siffra som har ökat sedan 2021. En kvinna som intervjuades av Omni sa att hon inte längre har något privatliv att tala om men att hon gör detta för att kunna försörja sig själv och sina barn, helt enkelt.

Det låter ju fint när ledamoten Högström talar om att människor ska arbeta och få lön för mödan. Sanningen är att människor gör det. Det är väldigt många föräldrar som varje dag går till jobbet men ändå inte får pengarna att räcka till.

Vi har hört Elisabeth Svantesson tala om en ljusnande framtid. Det är nog väldigt många som känner att den verklighetsbeskrivningen måste vara från något annat universum än det som vi lever i.

Det vi ser är att barnbidraget har urholkats enormt. Det täcker nu bara en fjärdedel av kostnaderna, och det är den lägsta nivån på 50 år. Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet vill justera den siffran och göra den mer rimlig utifrån dagens prisnivå. Att beskriva det som att det skulle vara att strössa med bidrag och vara oansvarig med ekonomin är för mig ganska obegripligt. Att mena att man inte har råd att se till att

barnfamiljer kan ha en rimlig ekonomisk standard är väldigt konstigt för mig.

Varför tycker ledamoten att det är mer prioriterat att sänka skatten för de allra rikaste än att höja barnbidraget?

Anf. 48 CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Egentligen är det precis som ledamoten Mixter beskriver det: Vi har många som jobbar i Sverige, som ställer klockan varje morgon och som tar det där extra arbetspasset. Det måste också löna sig. Det måste göra skillnad. Det är därför vi sänker skatten så här brett för alla dem som ställer klockan, alla dem som går till jobbet och alla dem som bidrar till vår gemensamma välfärd. Det är för dem vi gör den här prioriteringen och sänker skatten. Deras arbete måste löna sig.

Anf. 49 ISABELL MIXTER (V) replik:

Fru talman! I regeringens och Sverigedemokraternas Sverige är det uppenbart att vissas arbete är värt otroligt mycket mer än andras. Förstår inte regeringen och Sverigedemokraterna hur deras skattesänkningar slår? Jag vill inte vara syrlig, men då tror jag faktiskt att man eventuellt behöver gå en kurs i hur procenträkning fungerar. Det är väldigt uppenbart att den som tjänar mycket kommer att få absolut mest av det här.

Högström tog förtjänstfullt upp ett exempel på vad regeringens skattesänkning kan innebära för en vanlig löntagare: kanske omkring 260 kronor. Det är ju inte så mycket pengar att tala om när kostnaderna enligt ekonomers uträkningar har ökat med 110 000 kronor på två år för en barnfamilj.

Det som Vänsterpartiet vill göra är inget Armageddon. Vi vill se till att barnbidraget följer prisutvecklingen och skydda barnbidraget från att urholkas. Det är en väldigt märklig inställning från Moderaterna. Är det så att Moderaterna på sikt vill ta bort barnbidraget? Tycker man inte att det behövs? Gör man ingenting åt nivåerna i barnbidraget tappar det ju helt sitt syfte.

Jag vill också återkomma till något som tidigare replikörer talat om, nämligen bostadsbidraget. Det är väldigt magstarkt att stå och säga att man vill rikta in sig på dem som har det väldigt svårt och samtidigt dra ifrån väldigt stora summor pengar som människor behöver för sin överlevnad. Man hänvisar till att det är ett tillfälligt bidrag och att det var så här det skulle bli. Det tror jag är en väldigt klen tröst för dem som nu haft det här tillfälliga bostadsbidraget i två år och helt plötsligt får mindre pengar i plånboken. Hur försvarar ledamoten Högström det?

Anf. 50 CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Det lustiga i kråksången är att barnbidrag mig veterligen även går till de där höginkomsttagarna som Mixter så föraktfullt ofta pratar om. Det är alltså inte ett träffsäkert sätt att stötta människor i behov av stöd.

Vänsterpartiet har som vanligt obegränsat med pengar och föreslår 14 miljarder i ökade bidrag. Var ska de här pengarna komma ifrån? Vilka ska arbeta och säkerställa välfärdens finansiering när fler och fler hamnar i olika typer av bidragsfällor?

I Vänsterns Sverige verkar det vara otänkbart att stärka människors självständighet. Genomsnittsarbetaren i Västerås, Medelsvensson, som inte har någon superhög lön, får med Moderaternas budget behålla 258 kronor mer per månad. Varför är det så otänkbart för Vänsterpartiet? Varför är det så otänkbart att människors arbete ska löna sig? Det förstår jag inte, fru talman.
(Applåder)

Anf. 51 ISABELL MIXTER (V):

Fru talman! Jag vill börja med att ta upp tråden där Högström precis avslutade. Det är otänkbart att inte sänka skatten, och det ska löna sig att arbeta, menar hon. Men det som Vänsterpartiet föreslår är inget jättekonsigt eller knasigt. Det ska helt enkelt löna sig lika mycket att arbeta som det gjort fram till nu; skatten ska inte sänkas.

Anledningen till att vi föreslår det är att vi vet att det här slår väldigt fel. Den skattesänkning som regeringen och Sverigedemokraterna går fram med gynnar inte vanligt folk. Den har en fördelningsprofil som framför allt gynnar dem som har väldigt höga inkomster. Låt oss vara ärliga med att det är regeringens och Sverigedemokraternas prioritering att de som tjänar mycket ska få mer och att de vanliga barnfamiljer som går till jobbet varje dag och kämpar ska fortsätta att ha det tufft.

I ett replikskifte lyftes det fram att Vänsterpartiets budget skulle vara oansvarig, att vi strösslar med pengarna och att ekonomin skulle raseras med Vänsterpartiets underskottsmål. Jag vill bara för upplysnings skull tala om att statsskulden med Vänsterpartiets underskottsmål på 1 procent fortfarande skulle vara lägre än i Nederländerna, Tyskland, Kina, USA med flera länder samt lägre än EU-genomsnittet. Det är inget dramatiskt som skulle uppstå om man införde detta. Låt oss vara tydliga och ärliga med det. Låt oss också vara ärliga med att regeringen i sitt förslag om kärnkraft inte har något svar gällande finansieringen. Det som regeringen och Sverigedemokraterna vill göra är att gå med ett underskottsmål utan att tala om det. Regeringen och Sverigedemokraterna talar om att vara ekonomiskt ansvarsfulla när man samtidigt vill föra svenska folket bakom ljust. Det tycker jag är magstarkt.

Fru talman! Fyra av tio ensamstående föräldrar med lägre inkomst anger att de har behövt låna pengar av närstående, vänner eller banker för att kunna betala grundläggande utgifter någon eller flera gånger de senaste sex månaderna. Så ser verkligheten ut. Moderaterna och Sverigedemokraterna talar om att Vänsterpartiet vill se allt åt alla. Sanningen är att regeringen vill se allt åt rika i Stockholms innerstad.

Samtidigt som den här regeringen prioriterar den gruppen pågår verkligheten där ute, där människor letar extrapriser och väljer mellan julklappar och att laga tänderna. Vårdkrisen fortsätter. Äldreomsorgen går på knäna. Skolan har för få lärare. Vänsterpartiet konstaterar att regeringen på punkt efter punkt misslyckas med att hantera allvarliga samhällsproblem. Den här budgeten är verkligen helt verklighetsfrånvärd. Med regeringens och Sverigedemokraternas budget ökar ojämlikheten, den växande arbetslösheten lämnas utan åtgärd och klimatomställningen får vänta. Dessutom fortsätter nedskärningarna inom välfärden.

Vänsterpartiets budgetförslag står i stället för en politik som hanterar samhällsproblemen och skyddar dem som har det sämst ställt. För att skapa

utrymme för bland annat en prioriterad resursökning till välfärdssektorn, en påskyndad klimatomställning, sänkta kostnader i kollektivtrafiken, ett högkostnadsskydd i tandvården samt högre ersättningar i arbetslöshetsersättning och socialförsäkringarna måste personer med högre inkomster bidra mer. Det är en prioritering som Vänsterpartiet gör.

Det man kan konstatera är att Tidögänget struntar i vanliga barnfamiljer. Barnbidraget har urholkats. I Swedbanks undersökning, som släpptes i april i år, konstaterar man att inflationen gröper ur barnbidraget till en rekordlåg nivå. Barnbidraget halkar efter när inflationen pressar många barnfamiljer. Nu täcker barnbidraget bara en fjärdedel av kostnaderna för en tioåring. Det är den lägsta nivån på 50 år. Barnbidraget har inte höjts sedan 2018 samtidigt som vi har sett kraftiga kostnadsökningar.

Vänsterpartiet vill därför se att barnbidraget höjs med 400 kronor per barn. Vi har också andra ersättningar som släpar efter, till exempel grundnivån i föräldrapenningen. Vi vill se att den höjs till 333 kronor. Vi behöver också höja taket i tillfälliga föräldrapenningen så att 80 procent av löntagarna har inkomster under taket.

Ledamoten Högström talade om att man behöver rikta stödet dit där det verkligen gör skillnad. Regeringen och Sverigedemokraterna går nu i sin budget fram med en politik som kommer att slå hårt mot den som redan har allra minst, som vi har varit inne på tidigare, med en sänkning av bostadsbidraget.

”Vi gör nu en välvägd förlängning för att fortsätta stödja ekonomiskt utsatta hushåll, samtidigt som vi trappar ned bidraget från 40 till 25 procent av bostadsbidraget”, uttalade sig äldre- och socialförsäkringsminister Anna Tenje i ett pressmeddelande.

Bostadsbidraget har urholkats under lång tid. Nivåerna på bidraget har inte räknats upp i takt med vare sig hyresutvecklingen eller inkomstnivåer. Att gränserna för vilken inkomst man får ha för att kunna få bidraget inte räknas upp leder också till att allt färre för varje år har rätt till bostadsbidrag.

Ett av bostadsbidragets mål är att hushåll med lägre inkomster ska kunna efterfråga tillräckligt rymliga bostäder. Där har det nyligen kommit en granskning från Riksrevisionen som konstaterar att bidraget inte lever upp till det målet.

Ären 1997–2022 har trångboddheten bland hushåll med bostadsbidrag ökat. Myndigheten framhåller att det blivit svårare för hushåll att efterfråga rymliga bostäder eftersom bidragsbeloppet inte följt med hyresutvecklingen.

Därför menar jag och Vänsterpartiet att bostadsbidraget behöver reformeras. Den tillfälliga höjningen som funnits under först pandemin och sedan förlängts under den ekonomiska krisen har varit välkommen. Men höjningen borde redan från början ha varit permanent, eftersom bidraget släpat efter så pass mycket.

Regeringen och Sverigedemokraterna har själva sagt att det är ett träffsäkert bidrag. Ändå väljer man att nu sänka tilläggsbidraget i bostadsbidraget. Regeringen och Sverigedemokraterna vill få det att låta som att det är en naturlag att bidraget nu sänks, eftersom det var en tillfällig höjning.

Frågan är om det verkligen kan betraktas som tillfälligt när det har funnits i flera år. Ensamstående mammor som är beroende av de extra hundralapparna kommer nu att se dem gå förlorade.

Det är de med de allra lägsta inkomsterna som får bostadsbidrag, och regeringens prioriteringar är outgrundliga. Det är otaliga miljarder i regeringens och SD:s budget som går till skattesänkningar för dem med mest i plånboken, medan de som har minst ska få mindre.

Vänsterpartiet vill se en permanent höjning av bostadsbidraget, och vi har det med i vår budget. Vi vill också att fler än i dag ska få ta del av bostadsbidraget genom höjda inkomstgränser, och vi vill även möjliggöra för människor med låga inkomster utan barn att få ta del av bostadsbidraget.

Då nivån på Vänsterpartiets budget på utgiftsområdet ligger över den i regeringens budget kan jag inte yrka bifall till något. Därför avstår Vänsterpartiet från att delta i beslutet.

Anf. 52 CAMILLA RINALDO MILLER (KD):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag till beslut, det vill säga bifall till propositionen.

Fru talman! Barn och familjer är hjärtat i vårt samhälle. En trygg barndom är grunden för ett starkt och välmående Sverige, och därför har Kristdemokraterna alltid prioriterat politiken som sätter familjernas behov främst.

Familjen är den viktigaste byggstenen i samhället. Familjen är också människans viktigaste gemenskap. Barn som växer upp i trygga familjer får goda förutsättningar att klara av livets utmaningar. Trygga och välfungerande familjer gör att samhället som helhet fungerar och växer sig starkt. Fungerar inte familjerna fungerar inte heller vårt samhälle.

Fru talman! En bra familjepolitik är ett medel för att lösa många samhällsproblem såsom ekonomisk utsatthet, fallande skolresultat och ungdomsbrottslighet. Genom att stötta familjer tidigt kan vi hindra att problem eskalerar och i stället förebygga.

En familj kan se ut på många olika sätt, men fyller oavsett sammanfattning och historia samma fundamentala roll för möjligheterna att få ett gott liv. Med Kristdemokraternas familjepolitik vill vi stärka familjen och bygga ett samhälle som håller ihop. Det är ett samhälle som i både goda och svåra tider klarar av det som är viktigt: att prioritera våra barn.

En av våra gemensamt största uppgifter är att skydda alla barns trygghet och rättigheter. Familjen har huvudansvaret för sina barn, men staten och varje region och kommun är skyldiga att stötta familjerna att kunna ta det ansvaret.

Fru talman! Vi vet att föräldrar behöver tid med sina barn. Därför har vi förstärkt föräldraförsäkringen med fokus på att ge föräldrar större flexibilitet att själva bestämma hur de vill fördela sin tid mellan arbete och familjeliv. Den 1 juli i år dubblerades antalet dubbeldagar, och samma datum blev det möjligt att överföra 90 dagar av föräldrapenningen till en närstående.

Nyligen presenterades en rapport som visar att den psykiska ohälsan ökat för kvinnor i åldern 30–39. Det är många kvinnor i dessa åldrar som är småbarnsföräldrar. När de första 30 dubbeldagarna infördes kunde man se att mammors psykiska hälsa blev bättre. Därför har vi kristdemokrater stor tilltro till att dubbleringen av dubbeldagarna kommer att ha ytterligare positiva hälsoeffekter men också ha betydelse för ett mer jämställt uttag

av föräldrapenningen. Det ska vara möjligt att kombinera arbete och föräldraskap utan att behöva göra avkall på något av dem.

Fru talman! I regeringens budget för 2025 förlängs det tillfälligt höjda bostadstillägget, som vi hört tidigare, men det återgår till den höjda nivå det ursprungligen hade på 25 procent.

Det höjda bostadstillägget var under den ekonomiska krisen med hög inflation ett träffsäkert sätt att stötta de ekonomiskt mest utsatta familjerna. Behovet finns fortfarande att stärka den ekonomiska tryggheten för barn och deras föräldrar.

Men i takt med att räntor sjunker, bränslepriser går ned och matpriserna stabiliseras stärks även hushållens ekonomi. Regeringen kommer såklart att följa den ekonomiska utvecklingen för särskilt utsatta familjer och för barn som växer upp i ekonomisk utsatthet.

Regeringen har också prioriterat satsningar på barnomsorg och skola. I budgeten för 2025 ökar vi resurserna till förskolan för att förbättra kvaliteten och minska barngruppernas storlek. Det handlar om att ge våra barn en trygg start i livet och att ge föräldrarna möjlighet att känna sig trygga när de lämnar sina barn på morgonen.

Fru talman! Familjen är en grundläggande gemenskap som bär upp vårt samhälle. En politik som stärker familjernas ekonomi är en politik som stärker hela Sverige. Med den här budgeten visar vi att vi står på familjernas sida för trygghet, för frihet, för valfrihet och för en bättre framtid för våra barn.

(Applåder)

Anf. 53 MÄRTA STENEVI (MP) replik:

Fru talman! Jag har egentligen två olika frågor till ledamoten. Den första handlar om familjen och hur familjer ska kunna hantera den situation som de kan ha med barn som far illa.

Familjer med ensamstående föräldrar som heltidsarbetar förlorar under nästa år ganska mycket pengar varje månad på regeringens budget. Hur menar man att man på så sätt stärker familjerna?

Kopplat till detta handlar det om hur det blir när föräldrar dessutom inte har rätt till tillfällig föräldrapenning, till exempel när de behöver ta ledigt från jobbet för att medverka i insatser från socialtjänsten. Hur menar Kristdemokraterna att ni hjälper föräldrar att ta detta föräldraansvar samtidigt som ni drar undan så mycket ekonomiska medel från familjerna?

Det tillfälliga tillägget sänks redan nu vid årsskiftet, och vid halvårsskiftet försvinner det helt. Ledamoten och jag pratade om det här vid ett annat tillfälle, fru talman, och jag fick då antydningar om att Kristdemokraterna skulle kunna tänka sig att ta strid för en förlängning året ut. Jag skulle gärna vilja veta om ledamoten är beredd att ta den fajten.

De här familjerna kommer inte att ha någon glädje av räntor som sjunker, för de har inte den typen av lån. De kommer att ha väldigt lite glädje av minskade bränslepriser eftersom de inte har råd att ha bil. Vad de däremot ser är matpriser som fortsätter att öka och att det kommer en hyreshöjning som de snart ska betala samtidigt som ni tar bort pengar från deras vardagsekonomi.

Jag har ytterligare en snabb fråga. Dubbeldagarna är jättebra, och dem står vi bakom. Men jag skulle vilja veta varför regeringen inte går vidare också med graviditetspengen och gör det möjligt för gravida kvinnor att

Prot. 2024/25:48

11 december

*Ekonomisk trygghet för
familjer och barn*

använda den och slippa använda den tid och den ersättningsnivå som är tänkt för tiden med barnet. Då skulle de kunna vara hemma och därmed få en bättre start i livet för både barn och mamma. På köpet skulle vi få en bättre kvinnohälsa.

Anf. 54 CAMILLA RINALDO MILLER (KD) replik:

Fru talman! Tack, Märta Stenevi, för alla frågorna! Jag ska försöka hinna svara på dem alla.

Jag vill ändå börja med att läsa innantill ur mitt anförande: Såklart kommer regeringen att följa den ekonomiska utvecklingen för särskilt utsatta familjer och för barn som växer upp i ekonomisk utsatthet.

Den här regeringen har ingen avsikt att lämna familjer i sticket när ekonomiska svårigheter uppstår. Om vi hade haft det skulle vi inte ha förlängt det tillfälliga bostadstillägget fyra gånger, som vi redan har gjort. Det är till och med femte gången nu. I så fall hade vi plockat bort det långt tidigare.

Den här regeringen kommer att se till att familjer som lever i ekonomisk utsatthet kommer att få det stöd de behöver, och vi har sett att detta är ett stöd som når rakt in till de familjer som har det tuffast. Jag kommer absolut att bevaka detta, och det tror jag att mina kollegor i regeringen också kommer att göra.

Jag vill ställa en följdfråga. Om vi hade haft en annan regering, som Märta Stenevi hade suttit i – hade hon då fortsatt att höja reduktionsplikten? Alla familjer bor inte i Stockholm, Göteborg eller Malmö. Där jag kommer ifrån är man helt beroende av bil, och de familjerna har inte råd med en elbil. De behöver en bensin- eller dieselbil. Så ser verkligheten ut.

Nu införs fritidskortet, och det kommer att ge en möjlighet för barn i ekonomisk utsatthet att delta i fritidsaktiviteter och slippa bli isolerade. Vi är glada för att man har sänkt reduktionsplikten så att föräldrarna kan skjutsa barnen till fritidsaktiviteterna. Det ger en möjlighet för alla barnfamiljer att låta sina barn delta i aktiviteter.

Anf. 55 MÄRTA STENEVI (MP) replik:

Fru talman! Jag hade tänkt säga någonting om graviditetspengen, som vi sätter av medel till i vår budget. Men jag fick så många frågor att jag kanske får fokusera på dem i stället, eftersom detta är min slutreplik.

Fru talman! Kristdemokraterna lämnar familjer i sticket genom att ta bort medel redan nu vid årsskiftet. Situationen är redan väldigt ansträngd. Jag noterar en viss skillnad i retorik när Kristdemokraterna säger att man inte vill lämna barnfamiljer i sticket samtidigt som Moderaterna när man pratar om samma pengar säger att det skulle vara en bidragsfälla.

Reduktionsplikten är en intressant fråga. Vi har hela vägen i våra budgetar haft ett landsbygdsavdrag, som ger betydligt mer pengar än vad de sänkta bränslepriserna i regeringens budget gör. Om man vill värna familjer på landsbygden skulle jag rekommendera att man läser in sig på vårt förslag eftersom det hade gett ett betydligt bättre tillskott till familjernas ekonomi.

Fritidskortet går inte att använda till att skjutsa barn. Det går att använda till avgifter för att delta i organiserad idrott. Det går inte att köpa skor för det, det går inte att skjutsa för det och det går inte att köpa kollektivtrafik för det.

Om det nu är de utsatta familjerna vi pratar om – jag tycker att det låter som att man slirar mot att snarare prata om medelklassfamiljerna, som Caroline Högström var inne på – är det ett faktum att de förlorar stora pengar på regeringens budget nästa år. Kommer KD då att vara beredda att stå upp för att utsatta familjer behöver ha en permanentning av det tillägg till bostadsbidraget som finns i dag? Priserna har ju inte sjunkit.

Jag utgår från att regeringen i så fall redan nu följer den ekonomiska situationen för utsatta familjer, för den är oerhört ansträngd. Men regeringen plockar i stället bort pengar. En ensamstående mamma som arbetar heltid som barnskötare i Stockholm förlorar 500 kronor i månaden. Kommer KD att kompensera dessa familjer under året, till exempel i en tilläggsbudget?

Anf. 56 CAMILLA RINALDO MILLER (KD) replik:

Fru talman! Jag ställde många frågor till ledamoten Stenevi, och hon ställde många tillbaka.

Jag vill bara understryka att regeringen hela tiden följer utsatta familjers ekonomiska situation. Vi släpper inte den för en sekund. I så fall hade vi inte förlängt det tillfälliga höjda bostadstillägget någon gång. Men vi har gjort det därför att vi vet att det når dem som är mest utsatta – ensamstående föräldrar. Det är därför vi har sett till att förlänga tillägget. Nu gör vi det igen i ett halvår. Vad som sedan händer vet vi inte, men vi bevakar det. Regeringen följer detta.

Jag vill återigen understryka det som gäller fritidskortet. Nej, man kommer inte att kunna köpa kollektivtrafik för det. Men en stor del av Sveriges befolkning bor där det inte finns någon kollektivtrafik. Då spelar det ingen roll, och därför är det viktigt att vi har låga bränslepriser så att man kan förflytta sig även när man väljer att bo utanför storstadsområdena. Vår landsbygd behöver leva, och jag vill att hela Sverige ska leva.

Jag har stor tilltro till att regeringen inte lämnar ekonomiskt utsatta familjer i sticket utan bevakar detta med noggrannhet och omsorg.
(Applåder)

Anf. 57 MARTINA JOHANSSON (C):

Fru talman! Vi har budgetdebatt om familjeekonomi 2024. Föräldraförsäkring är till för att ge föräldrar möjligheter att ge sina barn en god vård och omsorg. Det handlar också om att både barn och föräldrar ska kunna anknyta till varandra. För att det ska vara så behövs en modern familjeförsäkring som har valfrihet och som utgår från barnets bästa. Den måste också bygga på olika familjekonstellationer och yrkesvalssituationer, studier och egenföretagares möjligheter.

Förra året var vi överens med regeringen om att öka antalet dubbeldagar till 60. Men Centerpartiet skulle egentligen vilja låta det vara ett helt köksbordsbeslut utan någon begränsning. Det borde vara upp till föräldrarna att välja vad som är bra.

Detta gör att det blir en ökad flexibilitet. Vi var också överens med regeringen om att det är bra att man ska kunna dela föräldradagar med någon annan vuxen som är viktig för barnen.

Fru talman! Det finns ganska många likheter mellan Centerpartiet och regeringen när det gäller den här typen av frågor. Däremot är vi inte överens om flerbarnstillägget för barn nummer två, som vi vill stryka. Det beror

på att vi ser att det inte har gett den träffsäkerhet som var grundidén – att man skulle kunna utjämna skillnader mellan familjer med och familjer utan barn. Det är skälet till att vi vill se över detta.

Vi hamnar ofta i prat om jämställdhet och jämställt uttag av föräldraledighet när vi diskuterar föräldraekonomi. Det är en viktig del att mammor och pappor får samma värde för sina barn och att mammor och pappor i möjligaste mån delar lika på föräldraledigheten.

När man tittar på statistiken ser man att när pappor är hemma mer är inte mammor hemma mindre, utan mammor är då fortfarande hemma ungefär lika mycket som tidigare fast med en lägre ersättning eller ingen ersättning alls.

Då vet inte jag om det viktigaste är att diskutera hur många föräldradagar som ska vara knutna till den ena eller den andra föräldern. Det finns någon mekanism i detta som gör att kvinnorna väljer att vara kvar hemma även om männen är hemma mer. Jag tror att det mer handlar om normer och värderingar, och jag tror att det finns andra frågor i föräldraförsäkringen som vi behöver ta en gemensam diskussion om så att vi ska få det som vi tror är det bästa för barnen, nämligen att knyta an till bägge föräldrarna. Vi behöver hitta sätt att få kvinnan att gå tillbaka till arbetsmarknaden.

Även om jag tidigare har sagt att det finns en stor likhet mellan Centerpartiet och regeringen när det gäller familjeekonomi finns områden där jag vill påstå att det finns en stor skillnad mellan regeringen och Sverigedemokraterna. De berör familjers leverne och ekonomier, nämligen hur vi kan agera i fråga om destruktiva relationer, oavsett om det är män eller kvinnor som står för våldet.

Fru talman! När det gäller bodelningsprocesser som hanteras inom familjerättens område tog det ungefär två år för regeringen att tillsätta en utredning som ska ta fram förslag för snabbare hantering av en bodelningsprocess så att man kan ta sig ur en destruktiv relation.

Man har nu lovat att tillsätta en utredning om att barn ska få eget ombud i vårdnadstvister. Det är två jätteviktiga reformer där regeringen har halkat efter och inte tagit bollen tillräckligt snabbt. För varje dag som en man eller kvinna är kvar i en destruktiv relation, eller ett barn befinner sig i en familj där det råder en stor tvist, är en förlorad dag.

Ytterligare ett område där regeringen inte är med i fråga om familjens totala situation är när man behöver lämna en destruktiv relation, nämligen att ha ekonomi att lämna relationen. Centerpartiet har länge drivit frågan om en lämnapeng. Vi har inte finansierat den inom det här området utan inom området brottsförebyggande arbete. Men jag tar upp frågan därför att vi i det här fallet är överens med Miljöpartiet. Miljöpartiet har lagt frågan om ekonomi inom det här området. Här behöver regeringen steppa upp så att familjemedlemmar kan lämna en destruktiv relation.

Jag vill också uppmana regeringen att fortsätta att jobba med flexibel och modern föräldraförsäkring som gör att vi kan få en bättre jämställdhet framöver vid uttag av föräldradagar. Med detta vill jag hänvisa till Centerpartiets särskilda yttrande. Och sedan vill jag passa på att önska talmannen och alla i kammaren en god jul och ett gott nytt år.

Fru talman! Regeringen har presenterat flera viktiga satsningar för att stärka barnfamiljernas situation, och i dag ska vi bland annat fatta beslut om att förlänga det tillfälliga tilläggsbidraget som avser bostadsbidraget.

Jag vill understryka att Liberalerna självklart, likaväl som min kollega i Kristdemokraterna påpekade i sitt inledningsanförande, kommer att bevaka situationen under nästa år för att se vart vi är på väg när det gäller den ekonomiska utvecklingen och vara beredda att agera därefter.

Det här, fru talman, är en viktig åtgärd för att hjälpa barnfamiljer i en tuff ekonomisk tid. Men låt mig tala klarspråk. När vi pratar om ekonomisk utsatthet bland barnfamiljer är det tydligt att det största problemet inte är fördelningen av bidrag utan frånvaron av eget arbete. Den mest utsatta gruppen är de familjer där föräldrarna står utanför arbetsmarknaden. Och den största klyftan i samhället går mellan dem som har ett jobb att gå till och dem som inte har ett jobb att gå till.

Vi måste tala om den verklighet som finns med utanförskap. Nyligen presenterade SCB och Boverket en fördjupad analys över utanförskapet i Sverige. Det var ingen vacker bild som trädde fram, fru talman. Numera finns 180 områden i 66 kommuner i Sverige som betecknas som utanförskapsområden. Om man bryter ned siffrorna och pratar om särskild utsatthet visar det sig att 40 områden i 20 kommuner i Sverige betecknas som särskilt utsatta områden. De utgör 6–7 procent av befolkningen i Sverige i dag, det vill säga 710 000 människor som lever i utanförskap.

Om vi går vidare med siffrorna framgår det klart och tydligt att av dessa 710 000 människor som lever i utanförskap är 170 000 barn. Ta in den siffran. I dag lever 170 000 barn i utanförskap.

Låt mig också tydligt klargöra att utanförskapet inte är ett storstadsfenomen längre. Det är utbrett över hela vårt land, och det finns mycket att göra. Den bild som träder fram i rapporten visar tydligt att självförsörjningsgraden är låg, bidragsberoendet är högt, svenska språket lyser med sin frånvaro, många kvinnor och flickor lever i hedersrelaterat våld och förtryck, och gängkriminella flyttar fram sina positioner och håller många bostadsområden i ett järngrepp. Vidare har den religiösa extremismen flyttat fram sina positioner. Detta, fru talman, är en oacceptabel utveckling, och den här regeringen har bestämt sig för att med kraft bekämpa den.

Ytterligare ett perspektiv som vi måste beakta när vi pratar om barnfattigdom är att många barn växer upp med ensamstående mammor. Det framträder också tydligt i den rapport som Boverket och SCB nyligen presenterade. Det är oftast utrikes födda kvinnor som står längst bort från arbetsmarknaden. För ensamstående kvinnor med tre eller fler barn är situationen särskilt allvarig, enligt de två myndigheterna.

Samtidigt går det att läsa i dagens betänkande, som vi har att ta ställning till, att just ensamstående kvinnor med flera barn har det tuffast när det kommer till familjepolitiken. 61 procent lever med låg ekonomisk standard. Utan de ekonomiska stöden i familjepolitiken skulle siffran vara så hög som 79 procent.

Vad visar då alla siffrorna och procentsatserna? Jo, att bidrag kan lindra ekonomisk utsatthet kortsiktigt, men de löser inga problem långsiktigt. Det är arbete som ger självständighet, möjlighet att forma sin egen framtid och att stå på egna ben. Låt oss inte luras av något annat av det vi har hört i debatten hittills.

Fru talman! Under lång tid har integrationspolitiken misslyckats med att inkludera utrikes födda kvinnor. Få frågor har engagerat mig så mycket i mitt politiska arbete för att synliggöra just kvinnors situation på arbetsmarknaden som kampen mot det hedersrelaterade våldet och förtrycket samt den religiösa extremismen. Jag har aldrig förstått varför det tidigare varit så känsligt att slå fast att svensk jämställdhet gäller såväl för utrikes födda kvinnor och flickor som för alla våra medborgare. Fegheten har inneburit att barn har vuxit upp i familjer där arbetslöshet är normen och framtidstron är svag. Därför är det vår skyldighet att bryta detta utanförskap och de mönster som bidrar till att förstärka utanförskapet.

För oss liberaler handlar därför den här debatten om att försvara kvinnors rätt till ekonomisk frihet och att barn får växa upp och se inte minst sina mammor som sina närmaste förebilder – att de får insatser som leder till jobb och egen försörjning.

Fru talman! Jag konstaterar när jag läser oppositionspartiernas budgetar att man tyvärr fortsätter att slå in på bidragslinjen. Det blir tydligt i debatten att oppositionens väg är fler bidrag. Men vår väg är arbete och egen försörjning.

När det kommer till dessa frågor skiljer sig regeringens politik fundamentalt från oppositionens. Vi tror nämligen på individens förmåga att ta ansvar för sitt eget liv. Vi vill riva de hinder som står i vägen för att även utrikes födda kvinnor ska ta steget ut på arbetsmarknaden i stället för att fortsätta vara beroende av samhällets bidrag eller familjens kontroll.

Med det sagt, fru talman, vill jag särskilt rikta mig till Centerpartiet eftersom jag har noterat att de vill avskaffa flerbarnstillägget. Det är en reform som vi liberaler tycker är en viktig del av familjepolitiken eftersom vi vet att flerbarnstillägget förstärker ojämställdheten inte minst i våra utanförskapsområden. Därför gläder det mig att Centerpartiet har adresserat frågan, och jag tror att vi framöver kan göra gemensam sak.

Samtidigt notar jag att frågan har lyst med sin frånvaro hos Miljöpartiet och Märta Stenevi, som under den förra mandatperioden i en längre intervju ändå belyste just de utmaningar som finns med familjepolitiken och särskilt adresserade flerbarnstillägget. Nu har jag i och för sig inte lyssnat på Märta Stenevis huvudanförande, men jag notar att frågan alltså har lyst med sin frånvaro och att tystnad har rått. Jag ska dock lyssna särskilt noga på Märta Stenevis huvudinlägg, som kommer efter mitt.

Fru talman! Det är arbete, inte bidrag, som lyfter familjer ur fattigdom och ger barn en trygg framtid. Det är den politiken som den här regeringen driver. Bara så kan vi bekämpa barnfattigdom och stoppa en utveckling där barn riskerar att ärva sina föräldrars utanförskap.

Med det vill jag både yrka bifall till förslaget i betänkandet och önska fru talmannen och hela presidiet en riktigt god jul, när den närmar sig. (Applåder)

Anf. 59 MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Det ska löna sig att arbeta. Det är det mantra som regeringens företrädare upprepar gång på gång. Det ska löna sig att arbeta, säger man – och sedan lägger man tiotals miljarder på skattelättnader för de allra rikaste.

Fru talman! Någon gång ska jag försöka träffa de där direktörerna med ett par hundra tusen i månaden som var väldigt nära att sluta jobba men

som, tack vare att regeringen gled in och räddade situationen genom skattelättnader, fortsatte att jobba i stället för att gå in i ett bidragsberoende. Det kommer att bli ett intressant möte.

Nej, den fråga som egentligen borde ställas i den här debatten är: Kan man leva på sin lön med regeringens budget? Jag bad därför riksdagens utredningstjänst att titta på hur regeringens budget slår mot två typhushåll.

Det ena hushållet i rapporten består av en ensamstående mamma som bor i hyresrätt och har två barn. Hon arbetar heltid som barnskötare och reser kollektivt. Hon har inte råd att åka på semester, men för oförutsedda utgifter har hon sedan tidigare en buffert på 30 000 kronor på ett ISK. Hon har en hyra på 9 000 kronor i månaden och medianlönen för sitt yrke i Stockholm, vilket enligt Kommunals statistik är 26 600 kronor. Hon har även bostadsbidrag. Hon pendlar varje dag med kollektivtrafik från Tensta till en förskola i Danderyd. Vi kan kalla henne Anna.

Det andra hushållet består av två gifta vuxna med två barn, varav ett bor hemma. De bor i villa i Danderyd och har även ett fritidshus. De kommer att åka på semester till Mexiko med hela familjen i sommar, och de har båda ett rejält sparande på ISK. De arbetar som marknadschef respektive HR-chef och har medianlönen enligt Ledarnas statistik. De planerar att använda rut- och rotavdragen fullt ut under 2025, för de ska renovera köket och har städning varje vecka. Caroline och Fredrik pendlar varje dag i var sin bil till sina arbetsplatser i centrala Stockholm.

Fru talman! Anna, som arbetar heltid och försörjer sina två barn, kommer att förlora 483 kronor varje månad på grund av regeringens budget. Hon får visserligen lite drygt 100 kronor från jobbskatteavdraget, men den lilla summan äts väldigt snabbt upp av det utfasade tillfälliga bostadsbidraget. Caroline och Fredrik, som också jobbar heltid, kommer däremot att tjäna nästan 11 000 kronor per månad på regeringens budget. Anna förlorar alltså nästan 500 kronor varje månad medan Caroline och Fredrik tjänar nästan 11 000 kronor.

Fru talman! Hur mycket mer än heltid ska Anna arbeta för att det ska löna sig? Och hur mycket mer kommer Caroline och Fredrik att jobba nu när de får ytterligare ett bidrag på 130 000 kronor om året?

Fru talman! Enligt föredragningslistan debatterar vi ekonomisk trygghet för familjer och barn, men i praktiken debatterar vi barnfattigdom. Låt mig därför citera ett par av dem som berörs av vår debatt.

Så här säger en mamma: ”Jag äter ofta bara frukost, en deciliter havregrynsgröt, för att ha råd att ge barnen tillräcklig och bra mat. Sedan äter jag lite av kvällsmålet med dem, och deras eventuella rester, och så dricker jag mycket vatten.”

En annan mamma säger: ”Jag har fått sämre syn, men jag har inte råd med nya glasögon till mig själv. Jag väljer bort receptbelagd medicin till mig, för mat är viktigare.”

Fru talman! Stadsmissionen, Hyresgästföreningen, Majblomman och Röda Korset gjorde i februari i år en enkätundersökning bland barnfamiljer med lägre inkomster. För ensamstående går den gräns som har använts i undersökningen vid 29 500 kronor i månaden.

Fyra av tio i den här gruppen anger att de under de senaste sex månaderna har behövt låna pengar för att kunna betala det grundläggande. En av fem ensamstående föräldrar med lägre inkomst har inte haft råd att äta sig mätt vid något eller flera tillfällen de senaste sex månaderna. Nästan

varannan ensamstående förälder och var tredje sammanboende förälder med lägre inkomst har inte haft råd att köpa näringsriktig mat varje dag i veckan. Fyra av tio ensamstående föräldrar, som Anna, skulle som mest klara av ökade utgifter på 1 000 kronor innan det blir svårt att betala räkningarna.

Fru talman! Den här undersökningen gjordes i februari 2024, medan den tillfälliga förstärkningen av bostadsbidraget fanns kvar. Om drygt två veckor försvinner en del av den förstärkningen, och lagom till sommarlovet är den helt borta. Då kommer Caroline och Fredrik alltså att få nästan 11 000 kronor mer i plånboken varje månad – 130 000 kronor om året får de – medan Anna, som heltidsarbetar inom ett område som alla i kammaren säger sig värdera högt, kommer att ha 500 kronor mindre att röra sig med varje månad.

Fru talman! Mina kollegor i Liberalerna och Kristdemokraterna har sagt i debatten att de kommer att bevaka den ekonomiska situationen under nästa år. Om man hade gjort det under innevarande år – om man hade lyssnat på civilsamhället och på dem som berörs – hade man inte tagit pengar från familjer med låga inkomster. Regeringen lämnar familjer med låga inkomster i sticket.

Den främsta orsaken är att regeringen tar bort det tillfälliga tillägget i bostadsbidraget. Vi i Miljöpartiet vill i vår budget i stället permanenta det, vilket skulle innebära att Anna fick behålla 600 kronor i månaden. Inte heller räknar regeringen upp barnbidraget för att kompensera för inflationen. Vi höjer det i vår budget, vilket är en åtgärd som skulle ge Anna ytterligare ungefär 400 kronor mer i månaden. Jag kan trösta dem som nu blir väldigt bekymrade över hur detta drabbar Caroline och Fredrik med att det även skulle ge dem ungefär 200 kronor i månaden.

Fru talman! Under mina år i politiken har jag träffat många kvinnor i samma situation som Anna. Men det finns situationer som är värre än så.

Låt oss tänka oss att Annas barns pappa var våldsam. Han har nu suttit inlåst i några år, och Anna flyttade till Stockholm med skyddade uppgifter för att komma långt ifrån den kommun de levde i. Nu har hon jobbat som barnskötare under ett par år, och barnen går i skolan. De ser sig visserligen fortfarande över axeln när de går ut, och alla kontakter med skola och myndigheter är oerhört krångliga på grund av de skyddade uppgifterna. Men långsamt, långsamt har livet börjat likna något som kan kallas stabilt.

Då händer det: Annas uppgifter läcker ut. Hennes våldsamma exman vet nu var hon bor. I ett slag slås hela tillvaron i spillror igen. Anna måste flytta. Hon måste säga upp sig från sitt jobb, och barnen måste lämna sin skola. De måste hals över huvud lämna sin lägenhet.

I det här läget måste det finnas ett stöd för att bygga upp tillvaron igen. Det behövs inte bara tillfälligt skyddat boende för den som har behövt fly undan våld, utan det behövs även en möjlighet att bygga upp sin tillvaro. Därför vill vi införa en flyttpeng i socialförsäkringen för den som tvingas bryta upp på grund av våld och bristande säkerhet.

Fru talman! Barnfamiljer med låga inkomster i Sverige går på knäna. De vänder på varenda krona, detta trots att de går till jobbet varje dag och ser till att Sverige snurrar. Men de får allt mindre kvar att röra sig med.

Familjer med låga inkomster lever inte i ekonomisk trygghet, som det står att vi debatterar. Särskilt utsatt är situationen för ensamstående föräldrar. De lever i extrem utsatthet och otrygghet. När stödsystemen som är

menade att överbrygga löner som inte går att leva på urholkas blir familjerna alltmer utsatta.

Att permanenta det extra bostadstillägget hade varit en start, likaså att låta barnbidraget följa inflationen. Men så prioriterar inte regeringen. I stället lägger man fram en budget där en ensamstående mamma förlorar pengar varje månad medan höginkomstagare – och då talar vi inte om riksdagsledamöter utan om dem som har oerhört mycket mer betalt – får tiotusentals kronor mer i plånboken varje månad. Detta är inte en arbetslinje, och det är inte en politik för att bryta ett bidragsberoende. Vad det däremot är, är ett väldigt effektivt sätt att cementera barnfattigdom. (Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 14.)

§ 8 Kommunikationer

Prot. 2024/25:48
11 december

*Ekonomisk trygghet för
familjer och barn*

Kommunikationer

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU1
Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2024/25:1 delvis)
föredrogs.

Anf. 60 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Nu ska vi debattera utgiftsområde 22 Kommunikationer och anslagen för transport och infrastruktur. Jag vill börja med att tacka regeringen för ett bra samarbete mellan Tidöpartierna. Vi har nu fått fram en bra budget för de kommande åren. För vårt område, utgiftsområde 22, uppgår summan till ansevärda 94,4 miljarder.

Man brukar i kommunerna ofta prata om att fastigheter används som en budgetregulator, och många kommuner har ett eftersatt underhåll på fastigheter. Lite på samma sätt skulle man också kunna se våra vägar och järnvägar, i synnerhet i ljuset av att vi har en väldigt hög underhållsskuld. Bara för järnvägen beräknas den uppgå till otroliga 90 miljarder. För våra vägar är det inte fullt så illa – vi talar om storleksordningen 20 miljarder kronor. Trafikverket självt säger att 150 miljarder extra krävs till 2037 för att klara av det befintliga underhållet och planerade projekt, och det behövs ytterligare 120 miljarder för att amortera av hela underhållsskulden. I slutändan är jag tveksam till om det räcker, även om det är min absoluta förhoppning att det inte springer iväg mer.

Att anlägga infrastruktur var sannolikt inte billigt på romarrikets tid. Det var inte billigt att börja bygga stambanorna på 1850-talet, och det var inte billigt när motorvägarna började byggas på 1950-talet. Och en sak kan vi nog vara rörande överens om: Det är verkligen inte billigt 2024.

Jag tänkte göra en liten jämförelse mellan vad som budgeterades åren 2022 och 2025. År 2022 budgeterades 31,9 miljarder kronor för utveckling, eller om man så vill investeringar, gällande statens transportinfrastruktur. För kommande år, 2025, ligger denna post på 41 miljarder. För vidmakthållande eller underhåll var det 30,4 miljarder år 2022, och för 2025 är det 40,3 miljarder.

Tre år senare lägger vi alltså 28 procent mer på investering och 33 procent mer på underhåll. Det är inte heller så att vi har byggt nämnvärt mer eller underhåller nämnvärt mer, utan det är överlag ett resultat av att allting har blivit väldigt dyrt. Och för all del, det gäller ju det mesta i samhället, som mjölk och el. Bensin och diesel är lyckligtvis undantagna, och det tackar jag ett gott Tidösamarbete för.

Vad vill jag då ha sagt med detta, fru talman? Jo, en slutsats är att även om vi tycker att det är dyrt att bygga i dag kommer det ändå att vara avsevärt mycket dyrare i framtiden. En annan slutsats är liknande: Tycker vi att det är dyrt att underhålla vår infrastruktur i dag kommer det ändå att vara väsentligt dyrare i framtiden.

Således är det absolut mest okloka vi kan göra att inte lägga tillräckligt med pengar på att underhålla vår infrastruktur utan att låta den förfalla och bygga upp en underhållsskuld.

En tredje slutsats är att det sannolikt kommer att bli svårare och svårare att få råd att bygga ny infrastruktur om tio år, och det blir ännu svårare om 20 år, då mycket pekar på att det troliga scenariot är fortsatt stigande kostnader för nybyggnation. Sett i relation till allmänna kostnadsökningar kommer kostnaden sannolikt att springa iväg.

Således är det väldigt viktigt att vi nu lägger de pengar vi har avsatt i budgeten på rätt projekt. Det är projekt med hög samhällsnytta. Det handlar om vägar och järnvägar där många reser eller där mycket gods transporteras. Detta måste beaktas i den kommande nationella planen.

Fru talman! Jag noterar att oppositionspartierna anslår något mer – hos Miljöpartiet och Vänsterpartiet är det avsevärt mer – i sina budgetar, men jag noterar också att det som vanligt ska läggas mer pålagor, alltså skatter och avgifter, på dem som flyger, på dem som kör bil och på våra åkerier. Värt att notera är att bilister och åkerier redan i dag betalar in väsentligt mycket mer till statskassan än de som åker tåg eller kollektivt. Bara skatten på fordonsbränsle ligger på runt 100 miljarder kronor. Lägg därtill skatteintäkter från trängselskatt, vägavgifter, service och reservdelar.

Med en budget på runt 35 miljarder för innevarande år betalar alltså den vägburna trafiken in i runda slängar 70 miljarder mer än den kostar staten. Samtidigt har vi en budget för den spårburna trafiken på ungefär 37 miljarder, och vi får in ungefär 2 miljarder i banavgifter.

De övriga 35 miljarderna kan man alltså anse att vägtrafiken subventionerar järnvägstrafiken med. Järnvägstrafiken har en kostnadstäckningsgrad på 5–6 procent. Därtill blir det 35–40 miljarder till andra statliga poster i överskott från vägtransportsektorn.

Det är dyrt nog att köra bil för dagens familjer, och från Sverigedemokraternas sida är vi inte roade av att öka kostnaderna för vare sig åkerierna eller de av inflationen hårt tyngda familjerna, som är beroende av sin bil. Värt att notera är också att 82 procent av transportarbetet i Sverige utförs på vägarna, 11 procent sker på våra järnvägar, och 6 procent är lufttrafik. Endast 1 procent utgörs av sjöfart. Tåget har absolut en viktig funktion att fylla, men det har faktiskt våra lastbilar och bilar också.

Fru talman! Vår infrastruktur är grundläggande för vårt välstånd. När vi här debatterar järnväg, flyg, sjöfart och luftfart talar vi också om stommen i Sveriges ekonomi. Det handlar om grunden för vår konkurrenskraft men även om en så viktig sak som vår frihet att röra oss och att resa. Alltför

länge har vi blundat för att vår infrastruktur slitits ned betydligt snabbare än vi har underhållit den.

Vi har också sett hur mycket kurvorna för trafiken ökat, och här ser vi framför allt stora utmaningar på väg och järnväg i storstadsområdena men även på järnväg med mycket gods och enkelspår. För att vi ska kunna fortsätta de projekt som ligger i nuvarande nationell plan välkomnar jag därför att vi kan skjuta till de medel i budgeten som krävs för att fortsätta stärka kapaciteten. Bara jämfört med förra årets budget förstärker vi medlen för investering med 12 procent och för underhåll med hela 19 procent.

Nu är det upp till Trafikverket att leverera. I rapport efter rapport har Riksrevisionen slagit ned på den bristande kostnadskontrollen och på bristfällig kompetens inom Trafikverket. Det ligger därför ett uppdrag på Trafikverket att ta fram mer effektiva upphandlingar.

Fru talman! Apropå upphandlingar har vi under en lång tid stött och blött bytet av kontaktledning, stolpar och fundament samt det hjälpkraftssystem som försörjer växlar, ställverk och signaler med el på Västra stambanan. Det ska även konverteras till ett AT-system som, något förenklat, gör det möjligt att få ut ett större effektuttag på kontaktledningen. Den första etappen är Olskroken–Alingsås.

Det ska också sägas att det här är det första av fyra projekt. Om Trafikverket inte har ändrat sin planering ska detta följas av ytterligare tre sträckor i riktning mot Laxå.

För i tiden hade det här varit ett givet projekt för Banverket Industridivisionen, som rankades som Europas bästa järnvägsbyggare. Denna organisation lades dessvärre ned 2010. Industridivisionen var inriktad på industriellt byggande som gick snabbt och var effektivt. Man kunde genom sin storlek satsa på moderna maskiner i stor omfattning, och man hade mycket personal för att kunna genomföra projekten snabbt. I dag finns inte de resurserna, vare sig när det gäller bemanning eller när det gäller maskinpark. Denna första sträcka ska nu delvis stängas av, vilket skapar kapacitetsinskränkningar och extrem störningskänslighet under en lång tid – från januari 2025 till 2027.

Västra stambanan är en pulsåder för såväl gods- som resandetrafik. Projektet är upphandlat, och för just detta projekt kan vi inte göra mer än att hålla tummarna och hoppas att tidtabellsupplägget håller. Långsiktigt menar jag dock att det inte är samhällsekonomiskt hållbart att inte bygga industriellt, då flera hundra mil kontaktledning, räls och över 1 000 växlar är i behov av att bytas ut.

Enligt mig vore den bästa lösningen för detta såklart att återskapa Banverket Industridivisionen, men om det inte går att få en politisk samstämmighet om detta måste något annat göras. Det är möjligt att myndigheten skulle kunna införskaffa maskiner, men om man ska få dem att komma till sin rätt behövs specialistkompetens. Dagens maskiner är betydligt effektivare än till exempel Industridivisionens gamla trådbyteståg och kan även sätta fundament. Jag utgår från att Trafikverket i sitt uppdrag verkligen tittar på att kunna genomföra mer effektiva upphandlingar och tittar djupt just i frågan om hur man kan få till bättre maskiner och organisation för det hela.

Fru talman! Jag tänkte avsluta med mer järnväg, nämligen det nya signalsystemet ERTMS. Det har funnits ett tag, men det har inte införts på så många sträckor i Sverige. Vi sverigedemokrater har tidigare sagt att det

inte ska införas brett förrän systemet är väl testat och risken för fel har minimerats.

Nu är tiden inne. Signalsystemet har driftsatts på delar av Malmbanan, och det jag har fått till mig är att det har fungerat väl. Så kallade signalfel, alltså olika former av fel kopplade till signalsystemet, orsakar runt 10 000 förseningstimmar om året, plus minus 20 procent. I Riksrevisionens granskning kan man också läsa att ERTMS markant minskar antalet fel kopplade till signalsystemet. Det ger också ett mer enhetligt system som bör bli betydligt billigare att underhålla.

Med Tidöpartiernas satsningar är tanken att ERTMS ska vara infört 2042 i stället för 2070, som det står i nuvarande plan. Då är jag 98 år, om jag lever. Vi kommer då också att slippa en stor del av kostnaden för att byta ut dagens ATC-system för att därefter avveckla det.

Från Sverigedemokraternas sida kommer vi liksom övriga Tidöpartier att arbeta enträget med att förbättra, förstärka och effektivisera underhållet av Sveriges infrastruktur och byggandet av densamma.

Anf. 61 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Tack, Patrik Jönsson, för ett intressant inlägg!

Jag vill fråga om, och resonera kring, några saker. Patrik Jönsson pratade väldigt mycket om hur svårt och dyrt det är i dag. Jag skulle vilja backa tillbaka till hur världsläget var på 1800-talet när de nuvarande stambanorna, som vi fortfarande har, byggdes. Det var då väldigt många svenskar som levde i svält och fattigdom som utvandrade. Kriget var också nära, men vi hade ändå råd att bygga. I dag har vi dock inte råd att bygga. Hur ser ledamoten på det?

Patrik Jönsson pratade också om samhällsnyttan och att Tidöpartierna bara ska göra det som är samhällsekonomiskt nyttigt att göra. Det är klart att man får väldigt mycket funderingar om det, inte minst med tanke på att vi vet att de samhällsekonomiska modeller som används för att ta fram samhällsnytta missgynnar järnvägen väldigt mycket.

Jag vet att Patrik Jönsson brinner för järnvägen och tycker att den är jätteviktig. Jag skulle därför vilja veta hur Patrik Jönsson ser på att vi använder modeller som så tydligt missgynnar ett av transportslagen.

Anf. 62 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Gunilla Svantorp, för frågorna!

Apropå den första, den smått filosofiska utläggningen om hur det var under 1800-talets mitt, stämmer det ju att jättemånga svenskar utvandrade. Jag tror att det var över 900 000 som åkte till Amerika. Det var verkligen fattigt, men vi ska också komma ihåg att vi hade oerhört låga byggkostnader. Vi hade inga anläggningsmaskiner, utan man stod med spade, hacka och rullebör. Timpenningen var jättelåg, så man fick väldigt mycket för pengarna. Det fanns också massor av arbetskraft att ta av. Infrastrukturprojekt har också använts som nödåtgärder och beredskapsjobb. När Göta kanal hade byggts och var färdig var den nästan dysfunktionell, för då hade tågen börjat rulla.

Det var alltså billigt att bygga. Hade vi mindre pengar då än vi har nu att lägga på detta? Nej, jag tror faktiskt att det var så billigt att bygga då, men visst var det dyrt i relation till den tiden. Jag kan faktiskt inte svara rakt av på den frågan.

Jag ska vända på den andra frågan: Vill Gunilla Svantorp i Socialdemokraterna bara bygga projekt med dålig samhällsekonomisk lönsamhet? Jag tror inte det. Jag menar att det är viktigt att vi prioriterar rätt när vi bygger, för det är så pass dyrt och svårt att få loss pengar till att bygga.

Jag tror att vi är ganska ense om att man verkligen ska vara noggrann med vilka projekt man väljer. Jag tänker på dessa sekunder som är kvar av min talartid inte gå in på projektet med höghastighetståg och nyttan med det, men vi får se om vi återkommer till det.

Anf. 63 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Jag blir lite fundersam över vad Tidöpartiernas vision för framtiden är. Man pratar väldigt mycket om utmaningar, svårigheter och så vidare, men människor vill ju också känna hopp. Man vill faktiskt tro att tåget man står och väntar på någon gång kommer. Om man har ett bolag och ska få ut gods ur det här landet, eller få in material, vill man kanske också få tid på spåren. I dag finns det dock ingen sådan tid eftersom det är överfullt.

Patrik Jönsson pratade en hel del om bristande kostnadskontroll hos Trafikverket. Man kan inte låta bli att fundera – och det gör vi såklart i alla partier – särskilt över hur mycket det här hänger ihop med marknadssystemet vi har i dag. Där är det faktiskt något annat än samhällsnyttan som efterfrågas och är syftet. Det är faktiskt ett syfte att tjäna pengar på våra gemensamma investeringar.

Har Patrik Jönsson och hans parti funderat på om det kan vara marknaden som driver kostnaderna och om det kanske vore bättre att ha ett annat system? De kan fundera lite på vad samhällskritisk infrastruktur är och hur rådgivningen kring den egentligen ska se ut.

Patrik Jönsson säger att det är spännande och att det är viktigt att prioritera rätt. Jag håller med om att det ska bli spännande att se på detta utifrån olika parametrar som finns, bland annat när det gäller samhällsekonomisk nytta men också när det gäller klimatet. Patrik Jönsson och hans parti nämner sällan klimatet, men det är ju också en viktig fråga att prioritera rätt för att få ned utsläppen. I dag stiger de i stället just kring transportsektorn. Patrik Jönsson och hans samarbetspartier har alltså mycket att svara på.

Anf. 64 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! När det gäller vår vision har vi varit tydliga med att vi verkligen prioriterar att bygga infrastruktur och underhålla infrastruktur så att det ska komma och gå i tid.

Vi ska komma ihåg att Socialdemokraterna har suttit och styrt i åtta år. Det vi ser i dag är ett resultat av socialdemokratisk politik. Det är inte ett resultat av dessa två år. Det har inte skett några mirakel direkt. Det hinner man inte när det gäller infrastruktur. Det är längre planeringstider än så. Frukterna av det vi gör får vi skörda om två tre år. Då hinner man få lite effekt av dessa åtgärder.

Gunilla Svantorp pratar om vision. Socialdemokraternas tidigare vision handlade om att bygga en jättedyr höghastighetsanläggning för tåg med hastigheter på 320 kilometer i timmen.

Det går i dag ett tåg i timmen mellan Malmö och Stockholm i vardera riktningen. Mellan Göteborg och Stockholm går det ungefär 1,4.

Här ville man då lägga en höghastighetsansläggning för 400 miljarder. Det skulle vara en gigantisk gökunge som puttar ut alla andra angelägna projekt ur boet. Eller så skulle man få plocka pengar från annat – vård, omsorg och skola. Vad vet jag?

Vi ställer inte upp på den linjen. Det ska funka att arbetspendla. De flesta resor som görs är ganska korta eller medellånga. Andelen långväga resor är ganska liten. Det rör sig väl om ungefär 4–5 procent som kan anses vara långväga resor. Vi vill satsa rätt på det. Det är viktigt att prioritera. Det gör vi här – ordentligt.

Sedan var det frågan om den bristande kostnadskontrollen. Ja, jag kan bara konstatera att det var betydligt billigare att drifta anläggningen och att bygga när vi hade underhåll och byggnation i egen regi. Men även på den tiden tog man såklart in privata firmor för stora projekt. Det måste man göra. I dag är det inte någon bra kostnadskontroll. Det kan vi konstatera med hjälp av Riksrevisionen.

Anf. 65 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Jönsson, för presentationen av Tidöregeringens budget på detta område! 94,4 miljarder var det väl. Det var många inspel kopplat till vad pengarna skulle räcka till och så vidare. Jag tyckte mig finna en ödmjukhet från ledamotens sida. Man hoppas att pengarna räcker till allt det som man vill göra.

Jag skulle vilja ställa tre frågor.

Min första fråga handlar om digitaliseringen. Vi har ett bredbandsmål som ska uppnås till 2025. Det handlar också om budgetsatsningarna. Min fråga till ledamoten är: Bedömer ledamoten att man kommer att nå detta mål under 2025? Om inte undrar jag vilka regeringens insatser är när det gäller detta.

Min andra fråga handlar om utskottsinitiativen, som man anser vara färdigbehandlade i den här budgeten. Det är främst två jag tänker på. Utskottet har jobbat för att det ska vara en bättre samverkan mellan olika myndigheter för att det ska vara ordning och reda på våra vägar. Jag vet att ledamoten har ett starkt engagemang i dessa frågor, sedan många år i trafikutskottet, och att han har lyft detta vid många tillfällen. Då blir jag lite förvånad över att man anser detta vara färdigbehandlat efter ett runda-bordssamtal och ett uppdrag i augusti 2024 till Trafikverket och Polismyndigheten om att se över frågan om nya kontrollplatser. Kan man verkligen anse detta vara färdigbehandlat utan att ha sett några resultat som visar att det kommer att lösa sig?

Min tredje fråga är: När tror ledamoten att vi kommer att nå klimatmålen?

Anf. 66 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Först gäller det bredbandsmålet. Strax under 4 miljarder tillskjuts fram till 2027, vill jag minnas. Kommer det att räcka för att vi ska nå i mål? Jag är återigen ödmjuk. Jag säger: förhoppningsvis. Ju längre ut i periferin man ska bygga, desto mer kostar det. Det är ingen hemlighet att det är billigast att bygga ut bredband i städer, och där är det oftast ganska färdigutbyggt. De i en stad som vill ha bredband har ofta fått den möjligheten. Detta är en ganska hög summa, och vi har fromma förhoppningar om att det kommer att räcka för att nå bredbandsmålet.

Sedan var det en fråga om huruvida man kan anse att det är färdigbehandlat eller inte på det här sättet. Ja, det kan man väl göra. Man kan vara ganska generös i fråga om när man anser någonting vara färdigbehandlat i riksdagen. Jag kan väl ställa mig bakom detta – jag anser det.

Den sista frågan handlade om klimatmålen. Vi arbetar för att nå klimatmålen. Tidigare såg det inte ut som att man skulle nå klimatmålen. Det kommer att vara tufft och behövas åtgärder. Men vi bygger fler och fler laddpunkter, och vi har också stöd till det.

Jag tänker på när EU:s ETS 2 kommer. Oavsett vad vi gör i Sverige kommer bensin och diesel att bli dyrare, och incitamenten att skaffa sig en elbil kommer att öka. Vi kommer också att ha ett bredare utbud av begagnade elbilar, varför jag tror att vi ska se på detta med tillförsikt.

Anf. 67 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Jönsson, för svar på mina frågor! Jag skulle vilja fortsätta med samma frågor.

När det gäller bredbandet har man varit orolig för att det kanske kan behövas uppemot 20 miljarder kronor för att nå det sista. Precis som ledamoten säger är det dyra investeringar. Men vill man att hela Sverige ska leva och utvecklas handlar det om att alla människor har rätt till detta. Det är faktiskt det som står i dessa målsättningar.

Ledamoten sa själv att han hade fromma förhoppningar om att kunna nå detta. Jag skulle vilja fråga hur de fromma förhoppningarna och de 4 miljarderna fram till 2027 kan rimma med att man förmodligen skulle behöva femfaldiga den summan för att kunna nå målet. Hur ser han på det, som en del av underlaget till Tidöregeringen?

Sedan gäller det klimatmålen. Jag är medveten om att det var tre frågor och att det är kort tid med två minuter. Men ledamoten sa att man tror att man kommer att kunna nå dem, att fler kommer att köpa en elbil och så vidare. Men här har regeringen visat på en ganska stor hattighet i fråga om olika incitament. Man får några incitament som gäller under ett par år. Sedan drar man bort dem och så vidare. Inte minst branschen, som jag vet att vi båda har goda kontakter med, har sagt att denna hattighet inte bidrar till någon möjlighet att ställa om trafiken – den lätta trafiken och den mer tunga trafiken.

Jag skulle gärna höra hur ledamoten ser på möjligheten att med de satsningar som regeringen gör ställa om sektorn.

Är det bara elektrifiering som gäller, eller kan man också tänka sig andra drivmedel som vi båda vet är viktiga? Det gäller biogas, vätgas och så vidare. Jag skulle gärna höra lite mer om de satsningar man avser att göra framöver. Det handlar inte bara om att lita till antalet begagnade bilar på marknaden.

Anf. 68 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Där finns andra sätt att få bra bredbandstäckning än att just gräva ned fiber, även om fiber såklart är det absolut bästa och snabbaste om man bara ska ha en hög hastighet. Ibland får man kanske leta efter andra metoder som helt enkelt är mer prisvärda.

20 miljarder är en ganska hög summa, av skattemedel, att lägga på detta. Man får väl fundera på om det är motiverat. Vi får väl ge det lite tid och se: Hur långt kommer vi med dessa pengar? Jag tror faktiskt att vi

kommer ganska långt. Ska man nå varenda kund allra längst ut i organisationen kan det absolut bli så att det kommer att kosta mer än 4.

Vi pratar om klimatmål. Jag måste säga att jag inte tycker att det känns riktigt bra att vi har länder som Kina och Indien, som är på väg att bygga, eller som de senaste åren har byggt, över 1 000 kolkraftverk, som släpper ut groteska mängder. Sveriges utsläpp är i princip knappt mätbara. Skulle vi stänga hela landet, stänga varenda fabrik och ställa varenda bil skulle det liksom inte gå att mäta.

Med det sagt ska vi såklart göra vad vi kan inom realismens gränser, och det gör vi. Om vi hinner exakt enligt tidtabell eller inte låter jag vara osagt. Det är möjligt att vi inte gör det. Det såg inte ut som att vi skulle göra det under den tid som ledamoten Ulrika Heie var med och styrde. Ulrika Heie satt inte i regeringen, men hon tillhörde ett stödparti till Socialdemokraterna och Miljöpartiet.

Någonstans måste man också låta hushållen ha en rimlig ekonomi. Alla har inte råd med en elbil. Alla har inte råd att skaffa det absolut senaste värmesystemet utan kör kanske på ett sämre värmesystem och så vidare. Vi måste vara rimliga och realistiska.

Anf. 69 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Tack så mycket, Patrik Jönsson, för ett anförande med många intressanta delar!

Jag håller helt med ledamoten om att det är otroligt viktigt att komma i kapp med underhållet. Men då måste min motfråga bli om Patrik Jönsson är nöjd med att bara komma i kapp med 10–15 procent av underhållet på järnväg under planperioden. Det har ju varit ganska stora ord från infrastrukturministern och hela Tidöregeringen om att ta igen underhållet, och därför blir man nästan förbluffad när ni bara lyckas ta igen 10–15 procent. Det är en höjning med 5 procent på totalen. Det motsvarar inte riktigt de stora orden, menar jag.

Vi vet att det skyls på systemfel, Trafikverket och så vidare. Det är ett system som inte fungerar, och underhållet görs inte på ett tillräckligt rationellt sätt. Jag menar att man behöver göra ett rejält omtag och genomföra underhållet betydligt mer effektivt. Utifrån Patrik Jönssons ord i anförandet och i replikskiftena tror jag att vi är ganska överens om detta, därav min första fråga angående underhållet.

Patrik Jönsson var inne på det som berör klimatomställningen, kostnader och så vidare. Ulrika Heie ställde den relevanta frågan om regeringen och Patrik Jönsson vill nå klimatmålen. Om svaret är ja lyser verkligen en politik för detta med sin frånvaro. Faktum är att regeringen missar klimatmålen grovt.

Jag väntar med den andra frågan till min nästa replik och ger Patrik Jönsson chans att svara på min första fråga.

Anf. 70 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Tack så mycket, Linus Lakso, för frågorna! De är högst befogade.

Jag kan rakt av svara nej – jag är såklart inte nöjd med 10–15 procent. Men vi är lite i händerna på Trafikverket, och när de säger att de inte kan utföra mer underhåll är det såklart lönlöst att ge mer pengar. Jag kan ändå

se en poäng i att följa upp det här. Vi kommer ju att ta nya omtag vart fjärde år.

Det är många saker jag kan tycka inte fungerar bra. Jag har själv jobbat som el- och bandriftsledare i över tio år, och jag upplever att det var betydligt effektivare då. Det var betydligt effektivare och lättare att komma till i spåren och få jobba. Det var smidigare planering. Det mesta var mycket smidigare.

Vi minns alla införandet av MPK. Jag påtalade att det skulle bli en katastrof och att vi måste kunna backa, torrköra och ha båda systemen parallellt. Men man gjorde ingenting åt det. Jag menar också att myndigheten är alldeles för stor och måste delas upp. Det är en lösning, men enbart det löser inte problemen.

Jag är alltså absolut inte nöjd med de 10–15 procenten. Jag hoppas verkligen att vi kan återkomma och få bättre resultat, för vi är alla betjänta av att järnvägen ska fungera.

Det är också ett problem, vill jag säga, att vi har väldigt många utbildningsplatser som gapar tomma. Folk vill inte utbilda sig till ban-, signal- eller eltekniker, och man kan ju inte tvinga ungdomarna till att göra det.

Vill vi nå målen i klimatomställningen? Ja, det är väl önskvärt. Det finns inget självändamål med höga utsläpp. Tvärtom är det bra ju mindre vi släpper ut. Det gäller alla länder och varenda kotte i världen. Men det får vara rim och reson.

Vi har gjort en rimlig avvägning och bedömer att vi kommer att nå målen. Vi får väl se var det landar.

Anf. 71 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Tack, Patrik Jönsson, för det tydliga svaret!

Då kommer jag till min andra fråga. Ledamoten nämnde att när vi inför ETS 2 kommer kostnaderna för bensin och diesel att öka. Därom är vi överens.

Men apropå kostnaden för privatpersoner stämmer det inte som Patrik Jönsson säger att vi vill att det ska bli dyrare att transportera sig. Tvärtom vill vi göra de hållbara alternativen billiga och attraktiva och har därför bland annat ett leasingstöd för elbilar riktat till låginkomsttagare på landsbygden. På så sätt tar man sig ur ett fossilberoende och drabbas därmed inte av ökade kostnader för bensin och diesel när vi inför ETS 2. Vi vill också införa det vi kallar Sverigekortet för att kunna resa billigt med kollektivtrafik, vilket är förmånligt för låginkomsttagare.

Den bild som Patrik Jönsson ger stämmer alltså inte alls, och min fråga är därför varför man inte möjliggör för människor att ställa om till ett hållbart resande om man nu vill nå klimatmålen. Det blir ju billigare med ett statligt subventionerat kollektivtrafikkort, och det tycker vi är väl värt pengarna. Det blir billigare om man kan få råd att leasa en elbil i morgon, slippa dyra bensin- och dieselskostnader och i stället kunna tanka relativt mycket billigare el hemma.

Vore inte det smartare? Då kan vi faktiskt nå klimatmålen och samtidigt möjliggöra för prisvärda och hållbara transporter i hela landet.

Anf. 72 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Det är lovvärt att vilja göra världen mycket enklare för alla, som Linus Lakso säger. Men kostnaderna hamnar ju någonstans.

I Miljöpartiets förslag vill man bland annat, vill jag minnas, dubblera flygskatten och öka kostnaderna väsentligt för bensin och diesel. Det drabbar jättemånga hushåll som har en bensin- eller dieselbil.

Är det ens rimligt att alla ska skaffa en ny elbil? En elbil måste gå ungefär 12 000 mil innan man ens har kommit i kapp de CO₂-utsläpp som det medför att producera den jämfört med en bensin- eller dieselbil. Jag kör 300 mil om året med min bil. Det vore ju förkastligt att skaffa en elbil; det hade missgynnat miljön.

Linus Lakso och Miljöpartiet har tidigare varit positiva till att bygga höghastighetsbanor för ett tåg i timmen i vardera riktningen. Utsläppen från produktionen av den betong som går åt hade tagit hur många år som helst att hämta hem. Man måste liksom se konsekvenserna av sin politik.

Jag tror inte på konceptet att ge något slags bidrag till mindre bemedlade personer för att de ska få billigare leasing. Jag tycker att det är rimligt att få avdrag för de kostnader du har för att köra till och från jobbet. Vi har höjt avdraget för dem som reser till och från jobbet, och det tycker jag är jättepositivt.

Jag tror alltså inte riktigt på Miljöpartiets politik. Jag tror att den skadar landet genom minskad tillväxt, och får vi mindre tillväxt får vi även mindre pengar till att göra insatser för miljön. Jag tror faktiskt att man skjuter sig själv i foten med den här politiken.

Anf. 73 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag påminner för fortsättningen om att vi talar via talmannen och inte till varandra rakt över talarstolarna i replikskiften.

Anf. 74 ULRIKA HEIE (C):

Fru talman! Då var det dags för budgetdebatten om Sveriges vägar, järnvägar, sjöfart, luftfart och digitalisering. Vi dyker ganska snabbt ned i antalet miljarder som ska satsas i olika sektorer, men allt handlar egentligen om att ge Sverige förutsättningar till en god konkurrenskraft. Människor ska ha möjligheter till jobb och så vidare. Andra utskott kanske pratar mer om detta i sina debatter, men det här är ändå vad det handlar om: att bygga ett Sverige som fungerar.

Det är viktigt, för var man än bor i Sverige har man rätt till en effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Målen säger att alla ska ha grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att transportsystemets utformning ska bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt.

Det ska också utformas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska bidra till att generationsmålet för miljö nås och även bidra till ökad hälsa.

Utöver detta finns ett transportpolitiskt mål om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Hur går det då? Kan man lita på infrastrukturen i Sverige? Kan man lita på att vägarna håller och på att tågen kommer i tid så att man själv kommer i tid innan förskolan stänger för dagen?

Nej, det är mycket som går åt fel håll. Både tågets och flygets punktlighet försämras, varaktigheten i totalstoppen på vägarna har ökat, användbarheten för människor med någon form av funktionsnedsättning har inte

förbättrats, allt fler dödas eller skadas allvarligt i trafiken och andelen som använder fysiskt aktiv transport – gång och cykel – har minskat.

Det finns alltid vissa staplar som visar att man går i rätt riktning. Men sedan finns det tyvärr områden som pekar i fel riktning. Och man kan verkligen vid varje tillfälle fundera på hur detta hänger ihop.

Sammanfattningsvis bedömer regeringen själv att det övergripande transportpolitiska målet inte har nåtts eftersom flertalet indikatorer har utvecklats negativt. Det är klart att det då är viktigt att vi funderar på vad som händer med allt detta.

Fru talman! Det handlar också om digitaliseringspolitiken. Målet är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Går det åt rätt håll? Nej, det gör det inte.

AI-kommissionen presenterade sitt arbete för ett par veckor sedan. Det är ingen rolig läsning för den som säger sig vilja vara bäst i världen på detta område, och vi ligger väldigt dåligt till när det gäller just de politiska förutsättningarna.

Nu finns det möjligheter att ändra på detta. Kommissionens ordförande sa att 63 av 75 förslag kan genomföras redan i nästa vårbudgetproposition. Jag tänker att regeringens företrädare uppskattar att så snabbt kunna om-sätta dessa förslag i verkligheten. Kommissionen betonade att det inte var något smörgåsbord utan att alla 75 punkter, varav 63 kan genomföras ganska snabbt, behöver genomföras sammantaget eftersom allt hänger ihop.

Nu, med några veckor för genomläsning och reflektion, undrar man verkligen vad Tidöpartierna tänker och vad som kommer att genomföras. Ska förslagen genomföras, eller ska vi tappa ännu mer mark och konkurrenskraft? Jag hoppas att vi även kan prata om framtidsfrågor i denna budgetdebatt.

Fru talman! Hela utskottet är kritiskt till att regeringen inte ger en utförlig och långsiktig redovisning av väg- och järnvägsnätets kvalitet, som utskottet i ett flertal år har efterfrågat. Det gör det svårare att få en samlad bild av utvecklingen. Vi vet alla att vi har en stor underhållsskuld på både väg och järnväg, och en sådan här redovisning skulle faktiskt underlätta arbetet framåt när det gäller att intensifiera underhållet så att skulden betas av så snabbt det går.

Fru talman! En annan del av budgeten handlar om regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden. Man anser att fyra är färdigbehandlade. Vi i Centerpartiet instämmer i att två av dem är färdigbehandlade, men vi är synnerligen förvånade över att de två andra nu skulle vara färdiga.

I vårt särskilda yttrande beskriver vi utförligt varför vi inte anser det samma. Jag ska här ge en kort beskrivning av det.

Det gäller först ökad samordning av myndigheternas arbete när det gäller kontroll av yrkestrafiken. Man hänvisar till ett rundabordssamtal mellan myndigheter. Dessutom har man gett ett uppdrag för tydligare ansvarsfördelning när det gäller kontrollplatser längs vägnätet. Det gjordes i augusti 2024.

Ett antal ledamöter från Tidöpartierna har drivit på i dessa frågor i många år, och plötsligt räcker det med ett rundabordssamtal och ett uppdrag till två myndigheter. Jag är förvånad. Jag trodde att man ville se resultat innan man ansåg att tillkännagivandet var färdigbehandlat.

Detsamma gäller tillkännagivandet om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser som de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder. Transportstyrelsen säger att vi har högre krav i vissa fall och lägre krav i andra fall och att det därmed på något sätt blir jämnt. Och regeringen säger att Transportstyrelsen ska inkludera förbättrade metoder på vissa områden och fortsätta regelutvecklingen. Man är på rätt väg, men det har ännu inte gett resultat. Jag förstår inte hur regeringspartierna kan vara nöjda med det.

Fru talman! Vad vill då Centerpartiet? I vår budgetmotion tillför vi ytterligare 1 000 miljoner för att stärka svensk infrastruktur. Vi tillför 600 miljoner till vägunderhållet och till underhållet på järnvägen. Vi tillför 200 miljoner till upphandlad trafik och 200 miljoner till de regionala flygplatserna.

Skicket på det mindre vägnätet, inte minst alla grusvägar som också är statliga, är alarmerande dåligt på många håll. Därför behövs ytterligare och tydligare satsningar utöver det som regeringen orkar skriva in i sin budget.

I våras var jag i Fyrbodal som är en del av Västra Götalands län och som har ett för södra Sverige något annorlunda klimat, vilket också påverkar vägnätets kvalitet på ett något annat sätt än i södra Sverige i övrigt. Jag var närmare bestämt i Färgelanda kommun. Där visade man på det skrämmande dåliga underhållet på de statliga grusvägarna. Det handlar om vägar som kollapsar därför att vägkroppen är helt slutkörd när det står en mindre lastbil på den. Det handlar om vägtrummor som byts ut mot en mindre dimension. Och alla förstår säkert att om vatten behöver ta sig ut under en väg och man byter till en mindre vägtrumma kommer mindre vatten att rinna under vägen och mer vatten att vara kvar på den andra sidan och därmed också urholka vägens kvalitet.

Jag tycker att det är skrämmande att se så låg kompetens och att man utför den typen av underhållsåtgärder på det svenska vägnätet. Det är otroligt viktigt att vi satsar på detta. Inte minst i och med det Natomedlemskap som vi nu går in i vet vi att både stora och mindre vägar kommer att behöva stärkas på många olika sätt.

När det gäller järnvägen är det bland annat ett stort antal växlar som fortsatt behöver bytas. Och vi tror att man skulle kunna speeda upp farten något mer än vad man sagt från Trafikverket.

Hur regeringen i sin budget hanterar den upphandlade trafiken är alarmerande. Trafikverket talar om hur mycket resurser som behöver kopplas till de olika avtal som man har för trafiken som går över regiongränserna, bland andra Norrtåg, Stångådalsbanan i Region Kalmar, nattågstrafik till norra Sverige med mera. Och företrädare för regeringspartierna kallar det för en ren miss på departementet. Eller är det ren ovilja att inte se till den viktiga tåg- och busstrafik som finns runt om i landet?

Det vi vet är att det fattas pengar som man kunde ha skjutit till för att ha en infrastruktur som fungerar i hela landet. Nu drabbas människor som ska till jobbet eller som ska hälsa på släkt och vänner, alltså helt vanligt folk som behöver kunna ta tåget i Kalmar län, i Norrbotten eller i Jämtland, bara för att ta några exempel. Framtiden för dessa tågsträckningar och antalet tåg som kan trafikera är fortfarande osäker på grund av regeringens plumpa misstag eller ovilja. För Centerpartiet måste tågtrafiken fungera i hela Sverige.

Flyget har haft det tufft sedan pandemin och har inte kommit i fatt. Det drabbar många flygplatser i vårt avlånga land. Här knackar den gröna omställningen för flyget på dörren. Men det dröjer ett tag innan den kan öppnas fullt ut och tekniker av olika slag är framme, liksom hållbart bränsle. Vi tillför ytterligare 200 miljoner kronor till de regionala flygplatserna för att de ska kunna ställa om och helt enkelt överleva.

Fru talman! Jag har en sista kommentar. Det femte transportslaget, de digitala kommunikationerna, har ännu en bit kvar innan målet om att alla ska ha tillgång till det 2025 är uppnått. Regeringen pekar själv på att det finns indikationer på att det kommer att bli dyrare.

Jag skulle önska en tydligare redovisning när det gäller detta och hur vi kan uppnå detta mål. Och jag hoppas att vi alla kan önska varandra ett gott nytt breddbandsår.

Anf. 75 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Centerpartiet ligger förhållandevis nära såväl Tidöpartier-na som Socialdemokraterna i sitt budgetförslag för utgiftsområdet. Miljöpartiet och Vänsterpartiet däremot har extremt mycket mer pengar. Det beror på att de verkar ha gränslöst med resurser. Man undrar om sedelpressen finns i källaren på deras partikanslier. Men tyvärr ska detta finansieras med skattehöjningar och ökad skuldsättning för framtida generationer.

Centerpartiet har redan pekat ut Magdalena Andersson som sin statsministerkandidat. Och i detta regeringsunderlag blir man beroende av Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Hur tänker Centerpartiet få igenom sin egen politik i detta samarbete? Och hur har man tänkt skydda skattebetalarna från höjda skatter och framtida generationer från ökad skuldsättning när det gäller att finansiera allt som Vänsterpartiet och Miljöpartiet har på sin agenda?

Anf. 76 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack, Maria Stockhaus, för frågorna!

Precis som ledamoten inledde med att säga ligger vi relativt nära varandra i ganska många delar av den budgetproposition som lagts fram. Det handlar också om att ytterligare förstärka både underhållet, flyget och den upphandlade trafiken – det är de tre delar som Centerpartiet har valt att lyfta in för att förstärka det arbete som Tidöregeringen har med i sin budget för 2025.

Vad som händer om två år är en hypotetisk fråga. Vi ska ha ett val dessförinnan. För Centerpartiet är det otroligt viktigt att gå till val på den politik som vi driver och som, vilket ledamoten själv nämnde, på transportområdet ligger relativt nära den breda mitten, skulle man väl kunna säga, i det politiska landskapet i Sverige. Ledamoten nämnde själv att också Socialdemokraterna ligger i detta härad.

Vilka sedelpressar som finns i källaren hos olika partier tänker jag inte uttala mig om.

Det finns ett uttryck som användes av en tidigare partiledare för Centerpartiet: Man säljer inte skinnet förrän björnen är skjuten. Det finns ingen möjlighet att uttala sig om vilka konstellationer som kan bli möjliga efter valet 2026. Det beror på hur väljarna lägger sina röster. Det går alltid att resonera utifrån dagsläget, det förra valresultatet eller de opinionsunder-

sökningar som görs med jämna mellanrum. Som det ser ut just nu går det inte särskilt bra för Tidöpartierna. För Centerpartiet är det viktigt att få igenom sin politik, oavsett vilket samarbete man finns i.

Anf. 77 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Man kan trots allt ha många tankar och idéer, och det är lättare att samarbeta och hitta bra kompromisser för Sverige om man ligger åt ungefär samma håll. Med de samarbetspartier, Vänsterpartiet och Miljöpartiet, som Centerpartiet har tänkt sig och skulle behöva i en regeringskonstellation har jag svårt att se hur inrikesflyget skulle överleva och hur vi skulle få någon form av fungerande vägnät i Sverige.

Jag kan tycka att det är direkt förmätet av ledamoten Heie att prata om underhåll av vägar och att dra snyfthistorier om hur dåligt det är i Fyrbodal. Trafikverket var väldigt tydligt när den nuvarande planen antogs: Vägnätet kommer att vara i sämre skick i slutet av planperioden eftersom det inte satsas tillräckligt mycket pengar på vägunderhåll. Detta är en plan som en regering som Centerpartiet stödde var med och tog fram. Jag kan som sagt tycka att det är anmärkningsvärt att man står här och drar snyfthistorier när man är så pass medskyldig till att vi i dag har ett vägunderhåll som inte alls möter de behov vi ser om vi åker ut på vägar runt om i Sverige.

Hur ser beskedet ut till våra trafikanter där ute på vägarna? Hur ser kompromisserna ut? Hur mycket pengar blir det egentligen till vägunderhåll om Centerpartiet får vara med och styra? Någonstans krävs kompromisser. Tittar man på historien – och den måste man kunna lära sig av – ser man att en regering med Socialdemokraterna som ledare och Centerpartiet som stödparti inte bryr sig särskilt mycket om de vägar i Fyrbodal som ledamoten Heie pratar sig så varm för.

Anf. 78 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag skulle önska att ledamoten Stockhaus höll sig för god för att lägga ord i min mun och tala om vad jag borde säga i olika sammanhang.

När det gäller snyfthistorier tror jag att vi alla är med om att besöka olika delar av vårt land och se brister i infrastrukturen. Jag har suttit i riksdagen i 18 år, och det har varit både alliansregeringar och socialdemokratiskt ledda regeringar under den tiden. Jag tycker att man har ett samlat ansvar för hur vägnätet, järnvägsnätet och så vidare har sett ut under den tiden.

När det gäller den plan som togs fram under förra mandatperioden var Centerpartiet inte en del i arbetet med att ta fram den; det var efter att januarisamarbetet hade fallit. Det stämmer alltså inte riktigt.

När det gäller planeringen av svensk infrastruktur borde den vara mycket mer långsiktig och bygga på mycket bredare majoriteter. Detta tycker jag är en jätte viktig del. Jag hoppas att den här regeringen tar åt sig av att de lappkast vi har sett på senare år inte främjar vare sig investeringar eller ett hållbart utnyttjande av våra gemensamma resurser.

Det finns möjligheter att göra riktigt breda överenskommelser i svensk politik på infrastrukturens område. Då skulle ledamoten inte behöva vara så orolig för vägsnuttar i olika delar av landet, utan man skulle kunna vara trygg med att det finns förutsättningar för att säkerställa en god infrastrukt-

tur, oavsett om det gäller sjöfart, luftfart, väg eller järnväg – eller digital kommunikation, för den delen.

När det gäller dessa olika delar finns det verkligen förutsättningar i Sveriges riksdag för att lösa detta på ett bra sätt. I nästa debatt deltar infrastrukturministern, som i och för sig inte tillhör samma parti som ledamoten Stockhaus. Det har, tycker jag, hörts positiva kommentarer som handlar om att man ser vikten av långsiktiga lösningar. Detta efterfrågar både enskilda människor och företagen, för att Sveriges konkurrenskraft ska byggas stark framåt.

Anf. 79 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag har haft förmånen att samverka med allianspartier i sexton år – åtta år i majoritet och åtta i opposition – hemma i Uddevalla och även i Västra Götalandsregionen. Många gånger var det i den samverkan jag deltog i KD och Centern som stod nära varandra.

Fru talman! Så tycker jag att det är även här i kammaren när man lyfter olika problem. Det finns, menar jag, en värdegemenskap rent ideologiskt mellan de gamla allianspartierna. Men av olika skäl har man landat på olika sätt.

Haken med detta, fru talman, är att politik handlar om att vilja få igenom sina egna frågor. Ska man få igenom sina egna frågor underlättar det om man samverkar med någon som är beredd att förhandla om just de egna frågorna.

Inom Tidö har vi hittat ett samarbete där åtminstone vi som kristdemokrater känner att vi i olika utskott och budgetförhandlingar har fått igenom en hel del. Det finns saker som vi inte är nöjda med – bistånd är ett exempel. Men vi har ändå hittat en gemenskap där vi kan stångas, bråka, förhandla och komma fram till lösningar.

Jag var tidigare i arbetsmarknadsutskottet och är nu i trafikutskottet, och när jag läser de olika motionerna måste jag ändå ställa frågan till ledamoten Ulrika Heie: Hur ska ni få igenom Centerns politik?

Anf. 80 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Magnus Jacobsson, för frågorna!

Jag tänkte inte fördjupa mig i en fråga om värdegemenskaper eller huruvida olika värderingar antingen står stabilt eller har förändrats under de senaste fem sex åren. Den diskussionen tänker jag att vi kan ta någon annanstans.

Haken när det gäller att få igenom sina egna frågor diskuterade jag nyss med ledamoten Stockhaus. Det handlar om att skapa breda uppgörelser. Den retorik som Tidöregeringen nu har – vi behöver inte lyssna på någon annan, för vi får med nöd och näppe igenom våra egna förslag – tycker jag är synnerligen olycklig för hela Sveriges utveckling. Tar man på sig att leda ett land finns också möjligheten att skapa breda majoriteter och uppgörelser och även hålla dem. Ledamotens parti kanske inte alltid har visat sig vara det mest pålitliga när det gäller att hålla olika energioverenskommelser eller andra överenskommelser.

Jag är tacksam för ledamotens omsorg och för att han bekymrar sig över hur Centerpartiet ska få igenom sin politik. Men jag var också tidigare inne på att det handlar om att skapa breda överenskommelser. De partier som står upp för att hela Sverige ska leva och för Sveriges konkurrenskraft

skulle kunna bidra till betydligt bredare överenskommelser, som då skulle vara beständiga över tid, oavsett om det blir ett skifte på statsministerposten eller inte.

Jag tackar för medkänslan från den kristdemokratiske ledamoten, men jag ser inga problem med att på olika sätt driva frågor som är viktiga för Centerpartiet, oavsett om det gäller sjöfart, luftfart, väg eller järnväg. Vi vill att hela systemet ska fungera, inte minst kopplat till de digitala kommunikationerna.

Anf. 81 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är behjärtansvärt att eftersträva breda uppgörelser och håller med om att man bör göra det. Alla vi som befinner oss i denna kammare vet dock att man när man väl har bildat någon form av majoritet tenderar att förhandla inom majoriteten, och när den förhandlingen är färdig är det inte alltid lika lätt att förhandla med någon annan. Så ser det ut kommunalt och regionalt, och så ser det även ut i denna kammare.

Om man ska ha breda uppgörelser måste man leta efter uppgörelser med partier med vilka man åtminstone har någon form av grundläggande överenskommelse om vad som är problemet. För den som läser de tre olika motionerna blir det helt uppenbart att inriktningarna är olika. Därför, fru talman, kan jag inte riktigt förstå resonemanget om breda uppgörelser.

Resonemanget blir ännu svårare att förstå om man lyssnar till Centerpartiets ledare, som inte är här i kammaren och alltså inte kan försvara sig. Han har vid åtskilliga tillfällen sagt att det är på den röda sidan Centern ska hitta sitt mandat. Men om vi läser Tidöpartiernas budget – och till och med delar av Socialdemokraternas budget, dock inte de delar som avser vägar – och sedan tittar på Centerns budget ser vi att det finns en helt annan värdegemenskap och en helt annan uppfattning om hur infrastruktur ska utvecklas.

Fru talman! För mig handlar det inte bara om allmän omsorg om Centerpartiet – jag tror att de är stora nog att ta hand om sig själva – utan även om en omsorg om svenska folket och att hela landet ska fungera. Då behövs det en politik som bygger på att hela landet ska fungera.

Anf. 82 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Man får rätta mig om jag har fel, men jag skulle tro att detta med att hela landet ska fungera lyfts fram i alla partiernas motioner när det gäller kommunikationer. Jag har väldigt svårt att se att något av de åtta partierna i Sveriges riksdag skulle säga att vi kan strunta i Skåne eller Norrland eller att vi kan strunta i Krokoms kommun eller någon annan kommun ute på någon ö. Alla vill att hela Sverige ska leva – det är en grundläggande värdering när det gäller hur kommunikationer ska fungera i Sverige.

Det finns andra arbetssätt, Magnus Jacobsson. Försvarsberedningen är ett sådant. Där sätter sig alla åtta partier i Sveriges riksdag ned tillsammans och tittar på hur situationen ser ut, vilka utmaningar och hot man ser framöver och hur vi behöver stärka Sveriges gemensamma försvar. Jag skulle säga att infrastruktur, i och med Sveriges Natomedlemskap, bör ha liknande planeringsförutsättningar och inte det nuvarande arbetssättet. Jag blir lite förvånad när man kramar det nuvarande arbetssättet med sådan emfas

och säger att vi ska göra som vi alltid har gjort. Indikationer pekar på att detta – att göra som vi alltid har gjort – gör att vi faktiskt går bakåt.

Vi borde prova nya arbetssätt som kan ge oss nya förutsättningar och koppla ihop infrastrukturuområdet med försvarsområdet och kompetensför-sörjningsområdet. Det har vi ett ansvar att göra, oavsett om vi sitter i ma-joritet eller i opposition.

Vi har ett gemensamt intresse av att skapa framtida förutsättningar som är viktiga för Sverige. Det finns andra arbetssätt som gör att man kan in-kludera och ge förutsättningar för alla partier att komma till tals. Alla för-står att uppgörelser handlar om förhandling, men för Sverige, Sveriges konkurrenskraft och de människor som bor och vill verka här vore ett annat arbetssätt, där man kom överens om långsiktiga förutsättningar, mycket bättre.

Anf. 83 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag tror att vi alla är överens om att infrastruktur är en grundläggande del av vårt samhälle och vår ekonomi. Det är genom infra-struktur vi kan förflytta oss, kommunicera och skapa möjligheter för före-tag att växa och skapa jobb. Jag är stolt över att regeringen har lagt fram en stark budgetproposition för 2025 som satsar på infrastruktur.

Budgetpropositionen för 2025 innehåller investeringar i hela vårt trans-portsystem som kommer att leda till bättre och snabbare förbindelser mel-lan olika delar av landet, vilket i sin tur kan öka tillväxten och skapa fler jobb.

Det är viktigt för den här regeringen att se helheten i transportsystemet. Det är ett system där alla fyra transportslag – bil, tåg, flyg och båt – är självklara delar som har olika styrkor och fungerar olika bra för olika änd-amål. Vi ställer inte trafikslag mot varandra utan vill skapa ett effektivt transportsystem där alla trafikslag har en viktig plats.

Fru talman! Vi ser att alla trafikslag ställer om, och vi måste ta höjd för ett transportsystem där alla transportslag är fossilfria. Detta är en framtid som en del partier i oppositionen inte verkar ta hänsyn till.

En stor och väsentlig skillnad mellan denna regering och den förra är synen på flyget. Vi ser att flyget är nödvändigt för tillgängligheten både inom Sverige och mellan Sverige och andra länder. Vi ser också att flyget ställer om. Förutom de minskade utsläpp som nya flygplan bidrar till och större inblandning av biobränsle kommer ReFuelEU Aviation att innebära större press på flyget att ställa om.

Vi tror på flyget och vill säkerställa att det finns en välfungerande flyg-platsinfrastruktur i hela Sverige och god tillgång till Stockholm från alla delar av landet, även om en del ledamöter kanske inte tycker att just detta är det viktigaste. I budgeten ligger därför en fortsatt satsning på ekono-miskt stöd till de regionala flygplatserna för att säkra god tillgänglighet i hela landet. Regeringen jobbar också vidare med de återstående förslagen i flygplatsutredningen.

Fru talman! Flygskatten ligger inte inom vårt utgiftsområde men är ändå en viktig fråga för vårt område. Den har påverkat svenskt flyg på ett förödande sätt. Det är en skatt på resande och inte en skatt på utsläpp, vil-ket till och med Riksrevisionen har kritiserat. Vi har förlorat tillgänglighet på grund av flygskatten. Det är talande att Norwegian nu, när flygskatten försvinner, väljer att åter starta en pilothubb i Stockholm.

Svenskt Näringsliv har i en rapport tydligt visat att den flygpolitik som den tidigare regeringen förde ledde till minskad tillväxt. Nu tar vi äntligen bort flygskatten, och vår förhoppning är att tillgängligheten kommer att öka igen.

Fru talman! Väg och järnväg står ofta i fokus i debatten om infrastruktur. Sjöfarten debatteras inte lika ofta. Sjöfarten är viktig för Sverige. Stora volymer av vår export och import fraktas med fartyg åtminstone delar av sträckan.

Denna regering värnar svensk sjöfart och vill se fler svenskflaggade fartyg. Det är viktigt inte minst ur ett beredskapsperspektiv. Från den 1 juli tas stämpelskatten för nya fartyg bort, och det blir dessutom enklare att hyra in och hyra ut i huvudsak obemannade fartyg. Detta är två viktiga steg för bättre villkor för svensk sjöfart. Regeringen arbetar också vidare med frågan om att förändra tonnageskattesystemet.

Fru talman! En stor utmaning är att säkerställa att vi får ut så mycket som möjligt för de pengar som satsas på infrastruktur, oavsett om det handlar om nyinvesteringar eller om underhåll. De upphandlingar Trafikverket gör behöver bli mer effektiva och ändamålsenliga. Regeringen avser därför att ge Trafikverket i uppdrag att följa upp och utvärdera upphandlingar samt, inte minst, att stärka sin egen upphandlingskompetens. Vi kommer också att vidta åtgärder för att möjliggöra ett effektivare väg- och järnvägsunderhåll.

Fru talman! Det finns fantastiska möjligheter med digitaliseringen. Som nämnts tidigare i debatten har vi som land tappat fart i utvecklingen – andra länder drar ifrån. En väl fungerande digital infrastruktur är grunden för att vi alla ska kunna ta del av de möjligheter som digitaliseringen ger. Regeringen har starkt fokus på detta och på att utveckla AI och digitalisering i Sverige. Det handlar om fysisk infrastruktur där man möjliggör andra lösningar än att gräva fiber. Det finns mobila lösningar som har kommit till och som kan hjälpa till att förbättra den digitala infrastrukturen.

AI-kommissionen tillsattes av regeringen för att komma med förslag på hur vi ska kunna dra nytta av de möjligheter som AI ger och samtidigt kunna hantera riskerna. Det är en gedigen rapport som vi har fått på vårt bord, och nu är det dags att börja arbeta med de förslagen. Det här bereds i Regeringskansliet.

Någonting som skett de senaste dagarna är att det för att få bättre samordning och fokus i de här frågorna nu finns ett uppdrag att slå ihop Digg och PTS så att det finns en tydlig myndighet som har helhetsansvar, något som många har efterfrågat.

Fru talman! Jag har läst igenom oppositionens olika budgetförslag och kan konstatera att det är en långt ifrån samlad opposition. Det spretar ordentligt, från Socialdemokraterna som gör väldigt små förändringar i förhållande till regeringens budgetförslag till Miljöpartiet som lovar allt till alla och spenderar pengar som om de hade en sedelpress i källaren.

Tidöpartiernas förslag på infrastrukturuområdet är inte till hundra procent lika, men våra förslag går åtminstone i samma riktning. Det gör att det inte är så svårt för oss att komma överens om en budget på infrastrukturuområdet som inte innebär kompromissande från väldigt olika ståndpunkter.

Sammantaget är budgeten för 2025 en stark satsning på infrastruktur, och det är en satsning som kommer att ge bättre förutsättningar för tillväxt och utveckling i hela landet.

I och med det vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet.
(Applåder)

Prot. 2024/25:48
11 december

Kommunikationer

Anf. 84 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Tack till Maria Stockhaus för anförandet!

Jag tänkte ställa samma fråga till Maria Stockhaus som till ledamoten för Sverigedemokraterna tidigare. Regeringen och framför allt regeringspartierna har pratat väldigt mycket om hur otroligt viktigt det är att återta underhållet av järnvägen. Jag upprepar det faktiska resultatet av regeringens budget och framtida satsningar: Man höjer anslaget med 5 procent, och man lyckas återta 10–15 procent av underhållet under planperioden. Det här kommer att leda till fortsatt försenade och inställda tåg och fortsatt tågkaos, så min fråga är om ledamoten Stockhaus verkligen är nöjd med det här.

Fru talman! Maria Stockhaus är väldigt upprörd över att Miljöpartiet har en investeringsbudget. Jag kan upplysa om att det finns olika åsikter om det även inom regeringsunderlaget. Kristdemokraterna har uttryckt att man vill se en investeringsbudget.

Jag tycker inte att det är så konstigt som Maria Stockhaus vill få det att framstå. De flesta kommuner har en investeringsbudget. Den som köper en fastighet lånar ofta till en bostadsrätt eller en villa, något som Moderaterna ofta uppmuntrar som boendeform, så jag tror att det är en ganska spelad upprördhet.

Tvärtom ser vi att det är ett systemfel att vi inte klarar av att både återta underhållet och investera i den framtida infrastruktur som vi ser behövs. Jag vill höra Maria Stockhaus reflektioner över detta, fru talman.

Anf. 85 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Nu pratar vi ju inte om infrastrukturpropositionen utan om budgeten för nästa år, men de går i varandra.

Skulle jag önska att vi kunde återta mer av underhållsskulden? Absolut! Men ansvarig myndighet säger att om vi inte ska göra stora ingrepp i trafikflöden klarar vi inte av att få ut mer tid i spåren än det som de här pengarna motsvarar. I infrastrukturpropositionen ger vi Trafikverket precis de pengar som man säger att man har möjlighet att göra av med.

Jag skulle säga att det är om vi följer den budget för planperioden som Miljöpartiet har lagt och försöker göra av med de pengarna som vi får tågkaos med stora nedstängningar. Eller också låter man de pengarna ligga på hög, vilket vore väldigt olyckligt.

Sedan är det jätteviktigt att säkerställa att Trafikverket blir effektivare i sin upphandling, och där sätter regeringen nu enorm press på myndigheten. Infrastrukturministern pratar ofta om depåstoppslösningar, där man snabbt ska komma in och ut. Där har dialogerna med alla inblandade i branschen gett stor framgång när det gäller att hitta effektivare sätt att få ut mer tid i spåren. Det är ett arbete som fortsätter, och precis som vi har satt målet att återta underhållet på väg är ambitionen att kanske inte på tolv års sikt men åtminstone framdeles återta allt underhåll även på järnväg. Vi

vill ju inte bygga höghastighetståg som äter upp alla pengarna, utan vi tycker att det är viktigt att satsa på att det vi har fungerar.

Anf. 86 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Tack till Maria Stockhaus för svaret!

Ja, det är ju lite i det dilemmat man hamnar när man inte samtidigt vill utöka kapaciteten så att man faktiskt får möjlighet att styra om trafik och återta underhållet.

Jag noterar att Tidöpartierna inte verkar särskilt överens om huruvida det här går att göra effektivare. Patrik Jönsson var ganska tydlig i sin uppfattning att det absolut borde finnas utrymme för att återta mer av underhållet. Han var inte alls nöjd med regeringens politik på området, så jag kan bara konstatera att man inte är överens. Där hoppas jag faktiskt att Patrik Jönsson gör en än bättre förhandling nästa gång för att vi ska få tåg som fungerar och kapacitet på järnvägen som motsvarar framtidens förväntningar.

Vi vet ju att Trafikverket dessutom har underskattat utvecklingen på järnväg kraftigt. Nu gör den här regeringen om precis samma misstag. Man misslyckas med att återta underhållet, och man investerar inte i den kapacitet som faktiskt behövs.

Det här är för att man inte inser det faktum att det är ett systemfel att vi inte har en investeringsbudget för nödvändig infrastruktur. Det är investeringar som vi gör kanske vart hundra år. I mitten av 1800-talet investerade vi i de stambanor vi har. Man har alltså haft 100–150 år på sig att betala av en sådan stor investering. Och man gör det på löpande budget, vilket i princip inga andra organisationer eller företag eller ens privatpersoner gör när de gör en väldigt stor investering som de gör en gång under en väldigt lång tidsperiod. Då hamnar man ju i de här problemen, så upprördheten över en investeringsbudget är kanske det mest förvånande när vi ser att det är det som behövs för att lösa problemet.

Där hoppas jag att Kristdemokraterna verkligen sätter ned foten och driver igenom sin politik i nästa förhandling.

Anf. 87 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Nu är det sex partier som är överens om det finanspolitiska ramverket, och där ingår Kristdemokraterna. Det handlar om ett balansmål, så den debatten lär ju vara avslutad. Vi är överens om att hantera pengar på ett ansvarsfullt sätt så att framtida generationer inte drabbas.

I den förra planen och den förra propositionen valde man att inte lägga de pengar som fanns på att prioritera underhåll. Trafikverket säger uttryckligen att med den här prioriteringen kommer både väg och järnväg att vara i sämre skick i slutet av planperioden än i början. Det är ett lite märkligt resonemang att säga att den förra regeringen satsade så mycket på underhåll. Det är knappast ett faktum när man inte ens lyckades upprätthålla samma kvalitet i spåren som det var i början av planperioden.

Om man ska lägga ut så mycket pengar de kommande tolv åren undrar jag vilken ny kapacitet Miljöpartiet tror ska komma på plats så snabbt att man kan göra av med alla de här underhållspengarna utan att behöva stänga ned stora delar av järnvägssystemet. Nu kan inte ledamoten svara, men jag har lite svårt att se hur man kan lägga ut så mycket pengar och hävda att det då hade funnits mer kapacitet. Det är ju bara önsketänkande.

Den kapaciteten hade inte varit på plats ens om det hade varit en annan regering som hade haft möjlighet att göra av med de här pengarna.

Det enda sättet att göra av med de summor som Miljöpartiet satsar på järnvägsunderhåll är att stänga ned verksamheten så att det inte går att åka tåg under en lång period. Det har vi svårt att se som en lösning.

Däremot behöver vi ha ett effektivare underhåll, och där är jag och Patrik Jönsson rörande överens. Jag ser inte att vi har några meningsskiljaktigheter om just synen på underhåll.

Anf. 88 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Vi diskuterar infrastrukturen och dess budget för kommande år. Detta är viktigt, inte minst med tanke på att det är infrastrukturen som binder ihop hela Sverige och också binder ihop Sverige med andra länder, framför allt våra nordiska grannländer.

Med tanke på vad som händer när det gäller Danmark, Tyskland, Fehmarn Bält och pågående satsningar där kan man fundera på vår riktning och hur vi ska se till att tågen kan gå framöver.

Vi vet att vi har underinvesterat under många år, oavsett vilka som har styrt. Detta märks, inte minst på urspårningar av tåg, vägar som går sönder, tågförseningar, försämrad framkomlighet och mycket stor trängsel på våra järnvägsspår. Det är ett reellt hot mot den gröna industriella utveckling som vi ser är nödvändig i vårt land.

Sverige har alltid varit ett land som har legat i framkant i den tekniska utvecklingen. Infrastrukturen får inte vara det som hindrar att vi fortsätter att göra det, men just nu ser det faktiskt ut så. Det är också så att Sveriges del i den globala konkurrensen utmanas. Om hela Sverige ska kunna leva och utvecklas och om man ska kunna bo i hela vårt land är infrastrukturen den livsnerv som vi måste satsa på.

Vi har, som tidigare talare har nämnt, en viktig utmaning i klimatutmaningen. Vi måste ställa om alla våra trafikslag. Vi har redan i dag trafikslag som är fossilfria och som vi borde satsa betydligt mer på än vad vi gör nu.

Sedan behöver vi kanske samarbeta mer med andra utskott. Precis som någon sa tidigare hanteras en del av de förslag som rör vårt utskott i andra utskott, och vi kanske behöver ha lite mer samarbete med dem för att komma fram till rätt saker att titta på.

Sedan har vi en fråga som jag tycker är jätteviktig och som har blivit ännu viktigare i och med Natointrädet och den säkerhetspolitiska situationen. Det är frågan om samhällsviktig infrastruktur. Vad är det egentligen, vad ska räknas dit och hur ska vi hantera den?

Jag tycker att vi pratar alldeles för lite om detta, inte minst med tanke på det marknadsiseringssystem som vi har i Sverige när det gäller järnvägen men också vägarna och där man tycker att det är viktigare att Trafikverket lär sig att bli en bra upphandlingsmyndighet än att de lär sig att underhålla våra vägar och järnvägar.

Jag tycker att det är ett jättemärkligt synsätt. Vi behöver verkligen titta på detta. Hur kan vi behålla rådigheten? Om det är något vi har lärt oss av Ukraina är det att de – mitt i ett brinnande krig – har rådighet över sin infrastruktur, vilket gör att den fungerar.

Man kan fundera i en minut på hur det skulle fungera i vårt land, med 59 eller 60 aktörer på järnvägen och med upphandlade små kontrakt överallt för vägunderhållet. Det skulle inte fungera en dag. Jag skulle därför

önska att rådigheten över samhällsviktig infrastruktur var en viktig punkt som alla våra partier diskuterade. Detta är något som borde vara viktigt inte bara för vårt parti utan för alla.

I budgeten har vi några satsningar där vi skiljer oss från Tidöpartierna och deras framlagda förslag. Det handlar framför allt om den upphandlade trafiken, som är viktig för att hela Sverige ska kunna leva. Väldigt mycket av den upphandlade trafik som nu riskerar att försvinna finns ju på ställen där det inte lönar sig att bedriva trafik, och då är det ännu viktigare att vi sätter ned foten och pekar och säger att detta är jätteviktigt. Man ska kunna leva, bo och verka i hela Sverige, och därför lägger vi mer pengar på det.

Vi tycker också att det är viktigt att barn och unga inte är beroende av sina föräldrars plånböcker för att kunna åka kollektivt, och därför återkommer vi med ett gammalt förslag: att det ska vara avgiftsfritt för unga att åka kollektivt på sommaren. Helst skulle man önska att de kunde göra det hela tiden.

Vi var med utskottet i Estland och besökte Tallinn, där kollektivtrafiken för invånarna är avgiftsfri. Det skulle vara spännande om vi kunde diskutera kollektivtrafik lite mer ur ett medborgarperspektiv och ett rättviseperspektiv. Vi lägger alltså mer pengar på avgiftsfri kollektivtrafik för unga.

Vi lägger också mer pengar i budgeten än vad Tidöpartierna gör på underhåll av järnvägar och vägar. Vi lägger även mer pengar på att flytta över gods från väg till sjöfart.

Vi återkommer med ytterligare ett gammalt förslag, CSN-lån för körkort, men nu utvidgar vi det till att också gälla bussar och lastbilar. Det är viktigt, inte minst med tanke på den personalbrist som finns inom olika sektorer i transportbranschen.

Körkort har blivit en klassfråga i dag. Det är väldigt dyrt att ta körkort. Om det är något som vi har lyckats med i Sverige är det studielånen. Det spelar ingen roll varifrån du kommer – du kan ändå få möjlighet att plugga vidare, och med vårt förslag får du också möjlighet att klara av att betala för ett körkort.

Mot vårt förslag står den verklighet som vi ser i dag, med inställda eller försenade tåg och med nattåg och annan upphandlad trafik som hotas av indragning med två månader kvar. Nu löste man det, säger man lite grann så där, men det är ändå inte löst för alla i vårt land. Detta gäller inte minst i norr, där regionen fortfarande kommer att få betala ganska många miljoner ur egen ficka. Vi ser också busslinjer som försvinner.

Jag skulle också vilja säga något om digitalisering. AI-kommissionen kom med sitt förslag häromveckan. Det är ett väldigt spännande förslag, och jag håller med ledamoten Stockhaus om att det är spännande läsning. Det som är intressant med AI-kommissionen är att de har varit väldigt intresserade av vad alla partier tycker i denna fråga. De vill se en långsiktighet och långsiktiga spelregler.

Alla partier har fått tillfälle att träffa Carl-Henric Svanberg och ge sina inspel. Han har också varit flera gånger hos oss i utskottet och verkligen poängterat att han tycker att det är viktigt att alla partier är med. Jag tycker att det har varit föredömligt arbetat. Jag hoppas verkligen att vi nu inte bara får ett färdigt förslag om hur det kommer att bli utan att vi även fortsättningsvis får vara delaktiga i arbetet, eftersom det är långsiktighet Sverige behöver. Man behöver veta vad det är som gäller.

Jag tänker avsluta med några fler ord om klimatet och klimatutmaningen. Flera har varit inne på hur vi ska nå våra klimatmål. Det är inte så enkelt med de partier som styr i dag, där fokus inte ligger på klimatlagen, vars mål sju av åtta partier ändå var överens om att vi ska nå.

Vi vet att den sektor som vi är satta att hantera – transportsektorn – är den sektor som måste få ned utsläppen allra mest. Vi har förbundit oss att skära ned dem med 70 procent till 2030. Vi är snart framme vid 2030, och utsläppen ökar. Det är allvarligt.

Mitt parti har lagt mer pengar, fru talman, än vad som var sagt. Då kan man inte reservera sig, och därför har vi i stället ett särskilt yttrande. (Applåder)

Anf. 89 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Det är fascinerande att Socialdemokraterna talar om långsiktighet och vikten av breda överenskommelser när de sitter i opposition. Jag kan inte påminna mig ett enda tillfälle då vi blev inbjudna att diskutera några frågor över huvud taget på trafikutskottets område med den regering som inte ens hade majoritet här i riksdagen. Jag tycker alltså att det är lite förmätet att prata om breda överenskommelser med den historien bakom sig.

Jag skulle vilja ta upp frågan om Socialdemokraternas syn på flyget. Socialdemokraterna vill ta bort flygskatten, vilket regeringen gör. Det är väldigt bra, apropå breda överenskommelser. Den skatten har ju slagit hårt mot svenskt flyg, och den påverkar både utrikes- och inrikesflyget. Den har även bidragit till att man har tappat linjer till och från Arlanda.

I Danmark och Norge har inrikesflyget återhämtat sig till samma nivåer som innan pandemin, men vi ligger långt efter. En återinförd flygskatt riskerar att försvåra återhämtningen ytterligare. Om hela Sverige ska leva behövs flyget – annars finns inte tillgängligheten.

Centerpartiet och Vänsterpartiet vill behålla flygskatten, och Miljöpartiet vill inte bara behålla utan dubbla flygskatten. Men om man inte har egen majoritet måste man kompromissa, och det är lättare att få till bra kompromisser om man åtminstone är överens om politikens inriktning. Det är tydligt att när det gäller hur man ser på flyget finns det en hagelsvärm av idéer. Hur kommer Socialdemokraterna att säkra att Sverige i framtiden har ett inrikesflyg som fungerar, flygplatser att flyga till och flygbolag som är villiga att flyga?

Anf. 90 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Stockhaus, för frågan! Jag tycker att det är spännande att vi ska stå här i talarstolen och svara på hypotetiska frågor – speciellt när vi ser på siffrorna att delar av Stockhaus underlag riskerar att åka ur riksdagen vid nästa val. Man kanske skulle fundera på hur det egna underlaget ser ut.

Jag tror att ledamoten Stockhaus är ganska klar över vad vi socialdemokrater tycker om flyget. Vi tillsatte ju flygutredningar, bland annat en som kom med sitt betänkande alldeles i samband med valet men som har hanterats som popcorn; man har plockat lite här och där. Ledamoten Stockhaus sa i sitt anförande att man snart kommer med förslag på hur man ska hantera resten. Det tycker jag är väldigt bra.

Vi tillsatte utredningen under förra mandatperioden för att få en inriktning. Vi tycker nämligen att flyget är viktigt. Vi tycker att det är viktigt att man kan leva, verka och bo i hela Sverige. Det kommer vi att fortsätta driva. Sedan är det en förhandlingsdiskussion, som allt annat.

Det är spännande att flyget ligger i topp för ledamoten Stockhaus. Det finns ju några andra transportslag som borde vara mer intressanta om man ska styra det här landet – inte minst järnväg. Jag skulle alltså vilja höra ledamoten Stockhaus berätta hur Tidöpartierna tänker se till att man kan ta sig fram, som person men kanske framför allt som gods, i hela vårt land. Vad ska hända med Malmbanan? Det är mycket snack men väldigt lite verkstad. Hur ser ledamoten Stockhaus på järnvägens framtid i Sverige?

Anf. 91 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Som jag nämnde i mitt anförande tidigare ser vi moderater positivt på alla fyra trafikslag. Alla behövs, och de är bra på olika sätt och till olika saker i olika delar av landet. De behövs, alla fyra, för att hela Sverige ska leva.

När det gäller flyg skulle Arlandarådet under förra mandatperioden presentera en slutrapport. Jag har fått läsa den, och i den stod i princip samma sak som Peter Norman pekar på i sin nya utredning om Arlandas utveckling. Arlandarådet hade till och med en presskonferens bokad, men den avbokades av regeringen, och Arlandarådets rapport kastades i papperskorgen trots att den innehöll viktiga utvecklingsprojekt för att stärka Arlanda. Med dem hade vi varit i en helt annan situation när det gäller Arlanda än vi är i dag. Socialdemokraterna säger att man värnar flyget men kastade samtidigt en viktig rapport i papperskorgen. Jag får inte riktigt ihop det.

Pratet om att hela Sverige ska leva och om vikten av järnvägen faller ganska platt med tanke på att enligt planen och de tidigare satsningarna på höghastighetståg får norra Sverige en väldigt liten del av pengarna som satsas på infrastruktur. Men om det är någonting man ska göra för att säkerställa att tågen går i tid och för att få effekt på kort sikt är det att satsa på järnvägsunderhållet. Det har Tidöpartierna haft i sina budgetar även i opposition. Vi satsar mycket på att se till att Trafikverket får de pengar de behöver till nödvändigt underhåll.

Anf. 92 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Det är mycket snack och lite verkstad, skulle jag vilja säga. Tidöpartierna satsar inte jättemycket på att underhålla eller bygga ny järnväg. Det syns tydligt i den prioritering vi ska diskutera i nästa debatt.

Att Moderaterna ser positivt på alla trafikslag – underförstått till skillnad från alla andra – är ett mantra som upprepas av ledamoten Stockhaus i alla debatter. Men frågan är vad som händer. Man kan säga att man ser positivt på alla trafikslag, men i alla utspel är det ändå bara ett som gäller. Man kan inte ens svara på den enkla fråga jag ställde om hur framtiden ser ut för järnvägen i norra Sverige.

Jag håller alltså inte alls med om att Tidöpartierna ser positivt – lika positivt – på alla fyra trafikslag.

(Applåder)

Anf. 93 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag lyssnade med stort intresse på Socialdemokraternas redogörelse här i kammaren och har även roat mig med att läsa det särskilda yttrandet samt motionen i nästa betänkande. Där är det något jag inte helt och hållet får att hänga ihop.

Både i anförandet och i de texter som finns hävdar socialdemokratin att man satsar på både väg och järnväg, och i siffermaterialet i den budget vi just nu debatterar höjer man mycket riktigt anslagen för vidmakthållande med 500 miljoner. Det är bara det att det av brödtexten framgår att det är 500 miljoner till järnväg. Det innebär med andra ord att i det dokumentet har man samma budget som regeringen när det gäller väg, men man ökar på järnväg. Det är en prioritering man kan göra, men då kan man inte säga att man satsar mer än regeringen.

Av det dokument som vi kommer att debattera om ungefär en timme framgår med all önskvärd tydlighet på sidan 33 att socialdemokratin under planperioden minskar vägunderhållet med 45 miljarder och ökar med 45 miljarder när det gäller järnväg.

Fru talman! Det är väldigt svårt att hävda att en minskning är en ökning. Men det är de facto det som står här. Jag måste alltså få lov att ställa den enkla frågan om socialdemokratin ökar eller minskar anslagen till väg.

Anf. 94 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Den här debatten handlar om nästa år. Den handlar inte om det vi ska diskutera senare, alltså tolvårsperioden. Nästa år ökar Socialdemokraterna den budgetpost som gäller väg och järnväg med 500 miljoner. Så har i alla fall jag förstått att det ser ut när jag har läst. Den andra frågan får ledamoten gärna ställa till mig under nästa debatt. Jag tycker att vi ska hålla oss till ämnet för den här debatten.

Nu när ledamoten Jacobsson ändå är på plats skulle jag vilja ställa en fråga om ett uttalande ledamoten ska ha gjort på mässan Persontrafik i Göteborg för någon vecka sedan. Det handlade om kollektivtrafiken och att ledamoten inte tror på målet att fyra av tio transporter framöver ska ske kollektivt. Det tycker jag låter väldigt märkligt med tanke på att det finns en klimatlag med klimatomål som faktiskt går ut på att vi ska använda de transportslag som är fossilfria. Vi kan inte vänta tills det har utvecklats längre fram. Vad som händer då är det ju ingen som vet. Dessutom har jag inte uppfattat att Tidöpartierna är negativt inställda till kollektivtrafiken. Jag blev alltså väldigt överraskad och vill därför fråga om det jag har hört stämmer.

Anf. 95 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Då tar vi det särskilda yttrandet, sidan 66: ”Vi väljer därför att anvisa 500 miljoner kronor mer än regeringen till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* till ökat underhåll av järnvägen för 2025.” Man håller alltså ett anförande om att man även satsar på väg, men det finns inga pengar till väg. Det vill jag ha klargjort för dem som lyssnar.

Vi kristdemokrater är stora vänner av kollektivtrafik. Men man måste faktiskt sätta realistiska mål. Att tänka sig att var fjärde transport i hela landet ska ske kollektivt tror inte jag personligen är realistiskt. Däremot tror jag att vi ska eftersträva, arbeta för och jobba vidare med att hitta

klimateffektiva lösningar. Då kommer det att handla om andra bränslen. Det kommer att handla om elektrifiering. Det räcker att titta på hur den svenska befolkningen bor.

Detta är en mycket hög ambition. Jag har stor respekt för att de som arbetar med kollektivtrafik eftersträvar detta mål, men jag tror att vi i politiken måste se till att nå klimatmålen på ett sådant sätt att det fungerar för medborgarna oavsett om de bor mitt i en storstad eller på landet.

Fru talman! Med det sagt skulle jag vilja komma tillbaka till en annan fråga. När jag tittar på de olika budgetarna kan jag konstatera att faktum kvarstår: Socialdemokratin har i många stycken likheter med oss i Tidö-samarbetet. Socialdemokratin har också likheter med Centerpartiet. Men det är avsevärda skillnader mot Vänstern och Miljöpartiet.

Det spelar faktiskt ingen roll hur många motioner eller särskilda yttranden man skriver när den tuffa verkligheten sedan ändå är att man på något sätt ska bilda en regering. Man kan givetvis spekulera i och drömma om att några partier trillar ut. Det har man gjort länge. Det brukar inte hända. Men hur ska socialdemokratin få igenom sin politik med detta spretiga regeringsunderlag?

Anf. 96 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! När man inte har så mycket att prata om när det handlar om politiken är det bra att flytta fokus till någonting annat. Då verkar regeringsfrågan, den som kommer om två år, vara det som vi i alla debatter numera ska diskutera.

Jag säger som tidigare talare har sagt: Det är en hypotetisk fråga vad som kommer att hända. Det får vi se då. Under tiden kommer åtminstone jag och mitt parti att ha fokus på vår politik och ingenting annat.
(Applåder)

Anf. 97 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! För en politiker som jobbar med infrastruktur är dagens två debatter en tidig julafton. Då får man väl passa på att önska alla god jul, inklusive SSAB.

Vi har i dag en debatt som handlar om budgeten. Det som är positivt i det betänkande vi nu debatterar är att det blir ökade anslag till bland annat enskild väg. Den stora förändringen rent siffermässigt är den som sker 2026 och 2027, där man ökar med 6 miljarder och sedan med ytterligare 2 miljarder.

Att det ser ut så hänger helt enkelt ihop med att vi fortfarande är inne i den gamla infrastrukturplanen. Det tänker kanske inte alla utanför denna kammare på. Personligen tror jag att det är en väldigt god ordning att vi jobbar med tolvårsplaner med fyra års omvärdering. Sedan kan man säkert fundera på Centerns lösning med ännu bredare diskussioner, men själva metoden att peka ut en bit framåt tror jag på.

Detta leder å andra sidan till att en regering faktiskt sitter och regerar under väldigt lång tid med den förra regeringens beslut. Så är det för oss, och så kommer det eventuellt att vara för en annan regering vid ett annat tillfälle.

I och med de beslut vi snart kommer att fatta sker det en kraftfull satsning på infrastruktur. Med den kraftfulla satsningen löser vi ut vägunder-

hållet, men vi löser inte ut järnvägssidan. Det är ingen som har varit hemlig med det, utan här finns en skillnad.

Regeringen fortsätter också satsningen på enskild väg. Man fortsätter satsningen på BK4-vägar, vilket jag tror är positivt. Vi behöver få ett väl fungerande system i hela landet så att det går att transportera gods och flöden.

På järnvägssidan har vi stora utmaningar. Dessa utmaningar kommer faktiskt att bli större under en period. Det sker ombyggnationer. Jag kan bara ta Bohusbanan hemma hos mig själv som exempel. Den blev förse- nad, vilket haft stor påverkan på transporter mellan Uddevalla och Bohus- län ned till Göteborg. Vi ser det också på andra platser där man gör inve- steringar – investeringar som är positiva men som kortsiktigt påverkar människors möjlighet att resa med tåg.

Här är det viktigt att vi hittar metoder och upphandlingar som gör att man vid upphandling också värderar den tid det tar att bygga om. Jag kän- ner en oro över att man inte har gjort det tidigare och hoppas att den här regeringen ska titta lite mer på frågan.

Egentligen gäller samma sak för nybyggnation. När man bygger nytt har det i alla fall fördelen att det inte krockar med befintlig trafik, men även där är det väsentligt att man upphandlar på ett sådant sätt att tid vär- deras.

En annan viktig aspekt när det gäller nyetablering är det år vi nu har. Nu kan regioner, kommuner, näringsliv och de olika partierna bolla in vad man vill ha med i nästa plan. Den ska ju antas någon gång 2026. Jag och Kristdemokraterna har ett budskap som vi försöker skicka med, och det är: stråk, stråk, stråk.

Järnvägens effektivitet fungerar när den är färdigbyggd. Den fungerar inte när man håller på och lappar och lagar eller har tillfälliga lösningar. Här måste man våga fokusera på stråken. Då får vi också mer effekt, och då kommer vi att kunna dra nytta av den.

Det är positivt att regeringen investerar i nya spår. Man investerar också i trafikledningssystem som kommer att underlätta på spåren på sikt.

En fråga som har varit uppe när det gäller järnvägen men som egentli- gen ligger lite vid sidan av det vi hanterar är diskussionen mellan SJ och regionerna. Jag tror ändå att det är viktigt att påpeka i talarstolen att SJ är ett vinstdrivande bolag som följer aktiebolagslagen. Regionerna följer kol- lektivtrafiklagstiftningen, och där får man lov att subventionera. Det är alltså två helt olika spelplaner.

Detta leder till det vi har sett exempelvis här i Stockholmsregionen, nämligen att SJ har dragit sig ur medan regionen har tagit ett större ansvar för arbetsmarknadsregioner. Detta kan man fundera på över tid. Eller också är det så det är – Skånetrafiken fungerar bra, Västra Götalandstrafi- ken fungerar bra, SL och andra fungerar bra, och så kanske SJ och övriga tågoperatörer ska jobba med fjärrtrafiken. Men vi behöver ändå vara med- vetna om detta, framför allt medborgarna: Här är operatörer som agerar under olika lagstiftning, och därför kan det bli lite komplicerat ibland.

Om vi lämnar järnvägen, som är ett kärt barn, och går över till flyget ser vi även här att vi har stora utmaningar. Vi hade en politik som odlade flygskam, snabbt följd av covid. Nu befinner vi oss i en flygkris. Vi ser hur BRA och SAS börjat samarbeta, vilket troligtvis var helt nödvändigt för att klara trafiken, och det pågår en konkurrensprövning.

Nu har man väl inte gått vidare med det fullt ut, men detta är också en spännande fråga. Å ena sidan ska det givetvis finnas konkurrens på en marknad, men om de här två bolagen inte får konsolidera sig finns det å andra sidan risk att vi förlorar ännu mer transporter.

Flyget är inte bara ett miljöproblem, vilket en del ibland lyfter fram det som. Flyget är kollektivtrafik över avstånd. Det är spännande att riksdagsledamöter från Kiruna kommer snabbare till Stockholm än vad jag gör som åker tåg, eftersom flyget fungerar som en snabb form av kollektivtrafik. Det är affärsresor, det är vård, det är brand, det är försvar, det är sjöräddning och det är polis. Vi måste ha med hela det perspektivet när vi pratar flyg.

Då blir det också viktigt att lyfta in frågan om exempelvis Arlanda och Bromma eller de lokala flygplatserna. Många kommuner känner nu att de inte klarar av det längre. Utifrån det perspektivet tycker jag att det är positivt att det pågår en stor utredning om hur det ska fungera i Stockholmsområdet. Jag tror att vi har tappat ett antal år. Vi borde ha satsat på Arlanda tidigare, framför allt infrastruktur till och från Arlanda. Det var tveksamt att förlänga avtalet med Arlanda Express utan att ens samtala med trafikutskottet. Men nu är vi där vi är.

När det gäller den mer långsiktiga synen på flyget tillhör jag dem som säger att man borde titta på hur Finland och Norge har gjort. Men tills vi har en mer långsiktig lösning behöver vi ändå uppmuntra ett flyg som är miljövänligt. Vi måste uppmuntra den omställning som pågår. Då kan inte kommuner och regioner mer eller mindre förbjuda folk att resa med flyg.

Fru talman! När det gäller sjöfarten är det samma sak. Det finns utmaningar, men regeringen jobbar aktivt för att vi ska kunna så att säga flagga in mer fartyg. Man gör regelförändringar och ser över skatterna. Det här är oerhört viktigt, framför allt ur ett säkerhetsperspektiv. Jag upplever egentligen att vi är mer eller mindre överens när vi samtalar med varandra om sjöfartens vikt.

Fru talman! Trafikverket är ett kärt barn, höll jag på att säga, eller så är det ett mindre kärt barn. Jag kan inte resa någonstans i landet utan att denna myndighet får kritik. De får också kritik av Riksrevisionen.

Jag behöver inte gå längre än till min egen hembygd. I Åmål vill man bygga fängelse och känner att man har fått en bra dialog med Kriminalvården. Men det faller kanske på att man inte får fram de trafiklösningar som behövs, på grund av att det tar för lång tid hos Trafikverket. Det är dessutom inte en fråga som bara enskilda kommuner drabbas av. Det gäller även folk i näringslivet.

Det är bra att regeringen har satt igång ett arbete, men jag vill ändå från denna talarstol säga att Trafikverket måste bli effektivare. De måste bli mer kundorienterade. Det duger inte att stora affärer, som kan innebära arbetstillfällen i glesbygd, ska falla på grund av att myndigheten inte får ordning på sina relationer.

Fru talman! Jag går vidare till bredband, post och it, och jag kommer att dra över min talartid – jag ber om ursäkt från början.

Postnord kommer vi att få jobba med. Vi kommer att få fortsätta följa den processen. Verkligheten är ändå sådan att antalet brev som skickas går ned men att antalet paket som skickas går upp. Och ungdomar, som ni som nu sitter på läktaren, och vi i kammaren mejlar alltmer. Med allt färre användare blir det allt svårare att upprätthålla en fungerande postverksamhet.

På it-sidan gör regeringen en hel del. Jag har stor respekt för det som sades i anförandet tidigare om IT-kommissionen och det de lyfte fram. Men man jobbar också med e-legitimation och e-plånbok och gör en utredning om PTS, för att de ska få ett nytt uppdrag. Man avsätter också nästan 4 miljarder för att bredbandet ska utvecklas. Jag tycker att det är bra men skulle kunna önska mer.

Jag ska berätta en kort anekdot. Första gången jag satt i riksdagen satsade Göran Persson 10 miljarder på att bygga bredband i Sverige. Det intressanta är att vi faktiskt var bland de bästa i Europa då. Ingen av oss visste nog vad det skulle kosta. Det kan alltid läggas mer, och det kan läggas mindre. Men jag är tacksam för det som är.

Fru talman! Mitt sista lilla block gäller miljön. Det ska vara socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart. Vi har ofta debatter med Miljöpartiet om reduktionsplikt, elbilspremier, statliga miljöavtal och liknande. Men sanningen är att miljöåtgärder inte kan bygga på bara subventioner. De måste också bygga på en långsiktighet och på att människor som bor i olika delar av landet har olika förutsättningar.

Jag tror personligen att vår teknikutveckling, marknadskrafter och vanliga medborgares vilja att förbättra miljön kommer att leda till en bättre miljö.

Anf. 98 MALIN ÖSTH (V):

Fru talman! Krisen i svensk infrastruktur beskrivs som ett nationellt haveri. Jag har själv haft ett litet personligt haveri här. Jag hade nämligen förstått det som att debatten om budget och debatten om infrastrukturpositionen skulle hanteras samlat, vilket var extremt fel uppfattat av mig. Men därför hade jag förberett hela mitt anförande på det sättet och har nu fått skriva om det de senaste 15 minuterna. Så ser läget alltså ut för mig.

I landet finns ett starkt driv för att få till en hållbar transportinfrastruktur. Det finns också gott om exempel på kommuner och regioner som går före och ställer om. I till exempel Gnosjö kommun har hemtjänsten i centralorten ställt bilen och cyklar till sina hemtjänstagare. Huddinge kommun planerar för ett nytt område där man kommer att ha ett väl utbyggt system för en storskalig bilpool. Ockelbo kommun har avgiftsfri kollektivtrafik sedan 29 år tillbaka. Och i Lunds kommun planerade man sin nya stadsdel, Brunnshög, utifrån tredjedelsmålet, alltså att max var tredje resa ska göras med bil. Det är en kommun som jobbar integrerat med transporteffektivitet i sin ordinarie planering. Så här kan man fortsätta väldigt länge. Det finns gott om positiva exempel ute i landet. Det händer väldigt mycket.

Den stora bilden skulle också kunna vara betydligt mer positiv om vi inte hade ett läge där landets kommuner och regioner går före medan regeringen och den nationella nivån släpar efter. Klimatkommunerna, som samlar kommuner och regioner, konstaterar att ett alltför stort ansvar för att minska utsläppen från transportsektorn landar på kommunerna.

Många kommuner och regioner har också, som en del i sitt klimatarbete, skärpt sina resepolicyer och tagit fram nya riktlinjer för kurser, konferenser och tjänsteresor. Flera kommuner ser också tydliga effekter och är stolta över att det arbetet ger resultat.

Men vad gör regeringen? Jo, man väljer att se de resepolicyer som antagits som ett problem och uppmanar i stället landets kommuner och re-

gioner att flyga mer. Regeringen väljer också att avskaffa stadsmiljöavtalen, alltså det verktyg som finns för att i samverkan och tillsammans jobba för en hållbar stadsutveckling och ökad transporteffektivitet.

Vänsterpartiet gör tvärtom. Vi avskaffar inte stadsmiljöavtalen, utan vi förstärker dem för att den nationella nivån även fortsättningsvis ska kunna bidra till mer kollektivtrafik, cykling, gång och klimatsmarta godstransporter.

Fru talman! Förutom arbetet som sker i våra kommuner och regioner finns det ett starkt tryck och en förväntan från civilsamhället och branschens aktörer. Här finns till exempel pendlaruppropet som kräver en hållbar arbetspendling med billigare kollektivtrafik och en storsatsning på järnvägen och cykelinfrastrukturen.

Här finns också Majblommans Riksförbund, som har tagit fram rapporten *Framtidstro till priset av en bussbiljett*. De föreslår en nationell reform med fri kollektivtrafik för alla barn och unga mellan 12 och 18 år, för att vi ska möta barnkonventionens krav på att alla barn ska ha rätt till en meningsfull fritid men också för att motverka den transportfattigdom som i dag breder ut sig i Sverige.

Fru talman! I uppföljningen av de transportpolitiska målen från Trafikanalys ser vi att funktionsmålet, som handlar om allas rätt till grundläggande tillgänglighet av god kvalitet, utvecklas negativt. Uppföljningen visar också tydligt att transporternas ekonomiska överkomlighet minskar.

Priset för att resa kollektivt har ökat kraftigt i Sverige, med 139 procent de senaste decennierna. Det betyder att priserna i kollektivtrafiken har ökat dubbelt så mycket som bränslepriset, 139 procent kontra 70 procent. Höga bränslepriser engagerar. För flera partier i den här kammaren var det en av valrörelsens viktigaste frågor. Men prisökningen i kollektivtrafiken får inte alls den uppmärksamhet och det fokus som den förtjänar, trots att den är större.

Om vi ska nå funktionsmålet behövs en utbyggd, tillgänglig kollektivtrafik som folk har råd med. Vänsterpartiet budgeterar därför för en Sverigebiljett, som ska gälla på all kollektivtrafik i landet och som ska kosta 450 kronor i månaden. Vi avsätter också resurser för en utbyggd, förstärkt kollektivtrafik och krokas på så sätt arm med landets regioner och delar på ansvaret för en ökad mobilitet och ett hållbart transportsystem.

Fru talman! Avslutningsvis: I debatten i dag har vi hört att det är viktigt att hålla ihop landet. En ledamot nämnde också reseavdraget, som kompenserar den som har långa avstånd till jobbet. Men det reseavdrag som finns i dag exkluderar flera transportslag.

Vi föreslår därför det som sju av åtta partier var överens om så sent som sommaren 2022, nämligen ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat reseavdrag. Det skulle alltså behandla alla transportslag neutralt, samtidigt som det också skulle utjämna regionala skillnader. Det är ett mer rättvist reseavdrag, men det är också ett effektivt styrmedel för att sänka utsläpp från transportsektorn och klara våra klimatmål.

Med detta vill jag be om ursäkt för att jag överskridit talartiden. Jag vill också hänvisa till vårt särskilda yttrande kopplat till budgeten och tacka så mycket för mig.

Anf. 99 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Jag reagerade på diskussionen kring resepolicyer, där ledamoten berömde kommuner och regioner som missgynnar flyget i sina resepolicyer och hävdade att regeringen säger att alla borde flyga mer. Det hon glömmer i det resonemanget är att det handlar om att flyga mer men att köpa biobränsle för de flygresor man gör, så att man är med och bidrar till flygets omställning och dessutom säkrar att vi har ett inrikesflyg kvar i Sverige.

Jag har en fråga till ledamoten, fru talman. Jag antar att även Vänsterpartiet vill att hela Sverige ska leva och att vi ska hålla ihop landet. En förutsättning för det är ju att vi kan ta oss snabbt mellan olika delar av landet, och då är flyget ett bra färdmedel.

Vilken framtid har flyget i Vänsterpartiets Sverige?

Anf. 100 MALIN ÖSTH (V) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten för frågorna eller kanske snarare synpunkterna.

När man lyssnar på när Tidöpartierna pratar flyg kan man få intrycket att flyget redan i dag är fossilfritt eller väldigt nära fossilfritt. Så ser det ju inte riktigt ut, utan 98 procent är fossila bränslen i dagens flyg. Inblandningen av biobränslen har ju också sina begränsningar. Den ska inte överstiga 50 procent, för då blir det inte längre säkert. Också flygets dubbla klimatpåverkan på hög höjd kvarstår. Det finns alltså flera problem med flyget.

Ledamoten beskrev det som att de kommuner och regioner som har antagit skärpta resepolicyer missgynnar flyget. Så ser jag det inte alls. Det man säger är att om det finns ett alternativ till flyget ska man välja det. Det handlar ju om att klara våra klimatmål och framför allt 2030-målet, som jag utgår från att vi är överens om eftersom det har klubbats i riksdagen.

Om man kan ta sig från punkt A till punkt B med tåg på en tid som understiger tre till fyra timmar ska man välja tåget framför flyget. Det utesluter inte på något sätt flyget till hundra procent, men man gör ett val vid varje givet tillfälle. Det tycker jag är rimligt. Jag tycker också att det är rimligt att man har den typen av resepolicyer, och det tänker jag att ledamoten också skulle kunna tycka.

Anf. 101 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Jag vill sätta frågan i lite perspektiv. Av utsläppen i Sverige står flyget för 1–2 procent. I ett helt annat sammanhang fick ledamotens företrädare gissa hur stor del av utsläppen som flyget står för och gissade på 30 procent. Jag undrar om det inte snarare är sådana antaganden som ligger bakom Vänsterpartiets synpunkter.

Det finns myndigheter, regioner och kommuner som ger bonusar på lönen om man väljer tåget i stället för flyget, och det är ju ingenting annat än flygfientligt. Samtidigt kräver en del av de regioner som har den här typen av policy dessutom statliga medel för att deras flygplatser, som de absolut vill ha kvar, går med underskott. Det är en ekvation som inte går ihop.

Vad man kan göra är att köpa biobränsle motsvarande förbrukningen vid sin flygresor. Då är man med och säkerställer att flyget ställer om.

Med den flygskam som inte minst Vänsterpartiet har varit med och bidragit till har vi en flygkris som, vilket någon nämnde tidigare i debatten, riskerar att leda till ett inrikesflyg som helt kollapsar. I så fall kommer det att bli väldigt svårt för hela Sverige att överleva och att kunna ha företag och jobb i alla delar av Sverige annat än i offentlig sektor. Att vi bara har offentlig verksamhet kanske i och för sig är någonting som Vänsterpartiet välkomnar. Men vi behöver företag i Sverige, och de behöver transporter. De behöver flyget.

Jag känner inte att jag fick svar på min fråga i min första replik. Hur ser Vänsterpartiet på flygets framtid i Sverige? Finns det någon framtid för flyget över huvud taget, eller är det så att vi helt enkelt inte ska ha något inrikesflyg i Sverige och därmed, tyvärr, heller inga företag?

Anf. 102 MALIN ÖSTH (V) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten för frågorna.

Jag tycker att det vevas ganska friskt. Det kan vara svårt att urskilja frågorna, för det peppras på ganska rejält.

Maria Stockhaus pratade om siffror och att vi från vårt parti har missuppfattat siffror, men jag tänker att det går åt båda håll. Man pratar exempelvis om att flyget har minskat sina utsläpp. Men utsläppen från flyget har ökat med 28 procent 2004–2019. Det är ett faktum.

Sedan tänker jag på begreppet flygskam, som ledamotens parti och övriga Tidöpartier är väldigt angelägna om att problematisera. Flygskam handlar för mig om att reflektera över sina val, helt enkelt. Precis som jag nämnde tidigare handlar det om en respolicy där man på ett enkelt sätt kan ta sig med tåg från punkt A till punkt B. Är det då inte rimligt att göra den avvägningen, att göra det valet?

Avslutningsvis, vad gäller frågan om framtiden för flyget ur ett vänsterpartistiskt perspektiv: Det finns en framtid för flyget och för de regionala flygplatserna, absolut. Vi förstår definitivt behovet av beredskapsflygplatser. Men vi anser inte, som Tidöpartierna, att samtliga regionala flygplatser ska vara beredskapsflygplatser per automatik.

Jag hoppas att detta var svar på frågorna.

Anf. 103 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Vi debatterar i dag 2025 års budget för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Utgiftsområdet Kommunikationer består av två delområden, dels transportpolitik för väg, järnväg, sjöfart och flyg, dels politiken för digitalisering, elektronisk kommunikation, bredbandsutbyggnad, post och grundläggande betaltjänster.

Den totala budgeten för området är 94,5 miljarder för 2025 och är en av de största posterna i statens budget. Den absoluta majoriteten av pengarna går till underhåll och utbyggnad av våra vägar och järnvägar, och användningen av dessa pengar styrs av den nationella infrastrukturplanen.

Transportsystemet är en grundbult för landets utveckling, och det ökade fokuset på beredskap och vårt medlemskap i Nato har ytterligare satt fokus på tillståndet i infrastrukturen. Pålitliga och miljövänliga transporter och modern infrastruktur är viktigt för jobben och en hållbar tillväxt i hela landet. För oss liberaler är samverkan mellan alla trafikslag grunden

för ett effektivt transportsystem, där restiden räknas från dörr till dörr och inte för en specifik delsträcka.

Det effektivaste sättet att öka kapaciteten är att satsa på underhåll, och budgeten för 2025 innehåller en fortsatt satsning på underhåll baserat på infrastrukturplanen 2022–2033.

Regeringen har samtidigt lagt fram ett förslag till infrastrukturproposition för åren 2026–2037. Vi ökar anslagen till både underhåll och nyinvesteringar för åren 2026 och 2027, som ingår i den nya propositionen, för att ligga i fas med den kommande infrastrukturplanen. Totalt ökar utgiftsområdet med 11 miljarder 2026 och ytterligare 4,5 miljarder 2027.

Under 2025 läggs mer fokus på vägunderhåll, som får en extra satsning på 1,5 miljarder. Dessutom satsas 50 miljoner i stöd till enskilda vägar. Vi måste börja beta av underhållsskulden, som försämrar trafiksäkerheten och leder till nedsatta hastigheter.

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp. Trafikverket pekar på att varje transportslag måste finna egna lösningar för att reducera sina utsläpp, eftersom en överflyttning mellan trafikslag bara bidrar med någon procent till målen.

Eftersom vägtransporterna står för över 90 procent av de inrikes utsläppen inom transportsektorn är en elektrifiering av våra vägtransporter prioriterad för Liberalerna, dels för att sänka utsläppen, dels för att frigöra fossilfria bränslen till flyg och sjöfart.

Vi behöver snabbt bygga ut laddinfrastrukturen. Liberalerna ser bristen på laddinfrastruktur som den största risken för att företag och privatpersoner inte väljer en elbil vid nästa bilköp och för att klimatomställningen stannar upp. Vi behöver också stödja inköp av eldrivna fordon.

I och med budgeten för 2024 görs ett helt batteri av satsningar över en treårsperiod fram till 2026, det vill säga resten av mandatperioden. Vi har lagt 4,5 miljarder som stöd till inköp av ellastbilar och elarbetsmaskiner, och ett nytt stöd på 1,6 miljarder har införts för inköp av lätta lastbilar. Med hjälp av det har inköpen av eldrivna lätta lastbilar ökat markant.

Samtidigt har 5,3 miljarder satsats med fokus på laddinfrastruktur, elektrobränslen, biogasproduktion och avfallshantering genom Klimatklimatvet.

Sammanlagt satsas närmare 12 miljarder under treårsperioden 2024–2026, och vi är mitt uppe i denna satsning.

För att klara omställningen av vägtransporterna behöver produktionen av biobränslen öka kraftigt. Viktigast för vägtransporterna är dock elektrifieringen, då biodrivmedel och elektrobränslen har ett större värde för andra transportslag som har svårare att ställa om, till exempel sjöfarten och flyget. Det gäller inte minst på grund av FuelEU Maritime och ReFuelEU Aviation med krav på att vi nu ska börja blanda in elektrobränslen och biobränslen i dessa två trafikslags bränslen.

Flyget i Sverige befinner sig i en väldigt kärv situation. Inrikesflyget har återhämtat sig i de flesta länder, inte minst här i Norden, men i Sverige ligger vi efter. Flyget har en viktig funktion för våra internationella kontakter och för att hålla ihop landet. Regeringen fortsätter att ge stöd till de regionala flygplatserna – ett stöd på nästan 300 miljoner.

Samtidigt är det viktigt att vi nu lämnar flygskammen bakom oss. Resepolicyer behöver ändras. Det måste bli tillåtet att flyga fossilfritt om resans totala kostnader är lägre med flyget än med ett alternativt trafikslag

om man räknar in exempelvis hotellnätter och biobränsle. Varför är det okej att kräva offentlig upphandling av fossilfria vägtransporter samtidigt som en fossilfri flygresa inte är tillåten? Vi liberaler kan inte förstå detta resonemang.

Redan i dag kan man flyga fossilfritt, och utvecklingen inom elflyg och alternativa bränslen tar stora steg framåt. Svenska Heart Aerospace tar fram elflygplan för produktion före 2030, och produktionsstart för elektrobränslen för flyget är satt till 2027–2029. Vi liberaler ser positivt på den fortsatta satsningen på forskning och innovation för fossilfritt flyg och inte minst för elflyg.

Av den internationella godstrafiken går 90 procent via sjöfart. Svensk sjöfarts betydelse för Sverige kan inte nog betonas. Regeringen arbetar nu med regelverket för sjöfarten för att öka inflaggning till Sverige. Vi fattar nu beslut om slopad stämpelskatt från årsskiftet, och regeringen bereder ett förslag om ny tonnageskatt.

Vi ger dessutom Transportstyrelsen 8 miljoner för att hantera administrationen av det nya bareboatsystemet, som gör det möjligt för redare att hyra ut obemannade fartyg.

Isbrytare är beställda för att sjöfartens person- och godstransporter ska kunna fungera även vintertid.

Gotlandstrafiken är upphandlad från och med 2027, med begränsningar i prispåverkan och med klimatkrav.

Regeringen ser nu till att sjöfarten äntligen sätts i fokus.

Budgeten för kommunikationer består också av kostnader för den digitala utvecklingen. För närvarande har bredbandsutbyggnaden en satsning på 3,8 miljarder för åren 2024–2027. Den kommande digitaliseringsstrategin kommer att innehålla en uppdaterad bredbandsstrategi. Samtidigt gör vi en förstärkning av sektorn för elektronisk kommunikation och post i det civila försvaret, den största satsningen sedan kalla kriget. Vi utreder också en statlig e-legitimation och digital plånbok, något som har flera poster i budgeten för 2025.

I förra veckan presenterade den av regeringen tillsatta AI-kommissionen sin rapport, som innehåller 75 förslag på tolv områden om hur vi på ett bättre sätt ska kunna utnyttja potentialen hos AI i Sverige. Regeringen bereder nu de många intressanta förslagen i rapporten och ser över var de kan tas om hand. Exempelvis kan det bli inom den kommande digitaliseringsstrategin.

AI-kommissionens ordförande föreslog att allt skulle hamna i vårändringsbudgeten, men den är mer till för justeringar av budgeten. Vi ser nu på hur vi ska hantera alla de väldigt bra förslag som finns i rapporten.

Fru talman! Jag har här redogjort för den sammanhållna politik som samarbetspartierna lägger fram. Nu kan jag inte hålla mig från att undra hur oppositionen ska kunna få ihop ett alternativ. Deras förslag inom området har tillägg på mellan 1 miljard och 39 miljarder, och förslagen pekar i alla riktningar. Väljarna är troligen intresserade av hur oppositionens gemensamma förslag skulle se ut för att kunna jämföra med det förslag som vi lägger fram nu.

Slutligen var den stora infrastrukturhändelsen under 2024 framtagningen av propositionen för den nationella infrastrukturplanen för 2026–2037, som vi ska debattera senare i dag. Därefter påbörjas arbetet med att ta fram den nationella infrastrukturplanen, i vilken de konkreta

åtgärderna och projekten formuleras. Detta kommer att påverka framtida budgetar som behöver innehålla en lång rad förstärkningar inom infrastrukturen, inte minst i norr och till två nya spår mellan Göteborg och Alingsås.

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

Anf. 104 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Jag tackar Helena Gellerman för anförandet.

Jag tycker egentligen att väldigt mycket av det som nämndes och som Liberalerna lyfte fram med budgeten var bra. Det är dock inte riktigt det som är problemet.

Det gjordes en oberoende granskning av alla partiers klimatpolitik inför valet. Där blev Liberalerna näst bäst, efter Miljöpartiet. Ni har väldigt goda ambitioner. Men sedan kom problemen och krocken med verkligheten. Inte minst verkar Liberalerna otroligt bekymrade över hur oppositionen ska kunna förhandla ihop sig.

Tidöpartierna verkar ha lyckats, och tyvärr lyckas de genom att Liberalerna har lagt sig totalt platt och har övergett hela sin miljö- och klimatpolitik. Det resultat vi ser är i stället för Liberalernas ambition kraftigt ökade utsläpp. Nu börjar Tidöpartiernas politik få genomslag. Under både det första och det andra kvartalet i år fick vi kraftigt ökade utsläpp av växthusgaser.

När det gäller investeringarna i hållbart flygbränsle, som alla Tidöpartier talat sig så varma om, drar man i handbromsen runt om i Sverige på grund av en misslyckad industripolitik och en misslyckad energipolitik. På grund av den här regeringens politik är företag rädda för att investera i grön hållbar omställning i Sverige. Problemet är att de vackra orden över huvud taget inte stämmer överens med verkligheten, som går i totalt motsatt riktning.

Min enkla fråga är om Helena Gellerman är nöjd med att utsläppen ökar kraftigt.

Anf. 105 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag tackar Linus Lakso för frågan. Klimatet och miljön går hand i hand och ligger oss väldigt varmt om hjärtat. Det var till exempel en av anledningarna till att vi stod utanför den energiöverenskommelse som slöts för nästan tio år sedan; om man inte jobbar med kärnkraft, så att man får en stabil energiförsörjning, kommer man inte att kunna göra den klimatomställning som behövs. Det är själva grunden. Jag har varit med i många diskussioner där man sagt att klimatdebatten inte handlar om energi, men det är faktiskt så att vi behöver gå från fossil energi till fossilfri energi. Vi ser nu att vi har fått väldigt svajiga elpriser, och vi behöver ha en stabil grundproduktion av el för att vi ska kunna göra klimatomställningen.

Vi tänker långsiktigt. Ska vi få en klimatomställning på lång sikt måste det fungera fram till 2045. Då behöver vi mer kärnkraft. Men vi behöver alla kraftslag om vi ska dubblera energiproduktionen: kärnkraft, vattenkraft, vindkraft och solkraft. Vi kommer antagligen även att behöva gasturbiner för att klara klimatomställningen och företagens behov av el. De föregående regeringarna lade ned fyra kärnkraftverk, vilket har gjort att hela

nätet blivit svajigt i hela Sverige. Energin är en grundförutsättning för att kunna göra omställningen. En av de saker som vi såg som väldigt positiva med att gå in i Tidösamarbetet var att vi inte tar bort några kraftslag utan inkluderar även kärnkraften.

Anf. 106 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Jag noterade att Helena Gellerman inte svarade på min fråga eller över huvud taget bemötte någonting av det jag sa om det totala misslyckandet med att nå klimatmålen och få till gröna investeringar i hållbart flygbränsle runt om i Sverige. Även när det gäller att klara elektrifieringen går politiken åt helt fel håll. Andelen elbilar i nybilsförsäljningen minskar, tvärt emot Helena Gellermans ambition.

Det är ganska tydligt att Tidöpartierna konstant använder just kärnkraften som ett fikonlöv för att skyla sin totalt misslyckade klimatpolitik. Nu blir det ännu mer tydligt att det också är ett misslyckande i sig att lägga alla ägg i samma korg och satsa på kärnkraften. På grund av den extremt långa tid det tar att bygga ut kärnkraften kommer utsläppen enligt vad Naturskyddsföreningen visat att öka med 220 miljoner ton när man satsar på det i stället för det förnybara.

Det som Helena Gellerman säger är inte alls med verkligheten överensstämmande. Den här regeringen motarbetar ju konstant det förnybara. Man tog bort 60-öringen för solceller, sänkte det gröna avdraget och säger nej till havsbaserad vindkraft i hela Östersjön. På fredag kommer en utredning som sannolikt kommer att lägga en död hand över resten av den havsbaserade vindkraften. Man använder det kommunala vetot; inom Tidöpartierna inklusive Liberalerna säger man nej till mellan 70 och 100 procent av vindkraften på land. Företagen ser att regeringen och Tidöpartierna totalt misslyckas med att få fram billig hållbar energi till 2030 och 2035, och det är det som är avgörande för om man ska våga investera här och nu.

Anf. 107 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Då ska jag försöka konkretisera svaren.

När Klimatrådet tittade på klimathandlingsplanen sa de att ingen regering varit närmare att nå målen 2045 än den här regeringen med det förslag som ligger. Det beror på att vi fokuserar på hur man ska nå ett stabilt energisystem.

När det gäller minskning av elbilarna beror det på hur man ser det. Hela bilmarknaden har ju gått ned. Det innebär också naturligtvis att antalet elbilar gått ned. Men den procentuella andelen elbilar har inte förändrats.

Vi var väldigt positiva till att titta på varje förslag om att producera vindkraft i Östersjön, men försvaret har sagt att det inte är möjligt på grund av rådande omvärldsläge. Hade det varit 2020 hade det kanske varit lättare att säga ja till det här. Men i det omvärldsläge vi nu har går det inte att anlägga detta, för då försämrar vi Sveriges försvarsförmåga.

Jag får säga att jag är lite förvånad, eftersom Linus Lakso liksom jag är ingenjör. Jag tror att han liksom jag förstår att det finns fysikaliska begränsningar för att systemet ska kunna fungera, så att företagen kommer att ha el 24:7, det vill säga hela tiden, även på natten, när solen inte lyser och vinden inte blåser. Det kan man inte garantera i det system som Miljöpartiet vill ha. Man pratar bara om förnybara energisystem. Det går inte fysikaliskt, och det tror jag att även Linus Lakso förstår.

Fru talman! Miljöpartiets vision är billiga och hållbara transporter och kommunikationer i hela landet. För att uppnå det behövs rätt lösning på rätt plats. De hållbara alternativen behöver bli billigare och attraktivare.

Vi behöver se till att återta underhållet på både väg och järnväg; det kommer vi in mer på i nästa debatt. Där satsar vi betydligt mer än regeringen. Vi behöver också göra stora investeringar i att bygga ut infrastrukturen.

Vi vill att man ska kunna resa hållbart här och nu, var man än bor i landet och vilka behov man än har. Därför vill vi ha ett leasingstöd på 2 500 kronor i månaden för elbilar och andra hållbara lösningar, som biogas. Stödet ska vara riktat mot landsbygd och låginkomsttagare. Syftet är att den som vill köra hållbart men inte vill eller kan köpa en bil ska ha möjlighet att köra med både låg driftskostnad och låg klimatpåverkan. Det är så vi hjälper människor att ställa om.

Här har regeringens politik misslyckats totalt. Det är också så att inte bara den totala mängden utan även andelen elbilar i nybilsförsäljningen sjunker kraftigt, medan andelen bensin- och dieselbilar ökar. Det här sätter fast människor i ett beroende av fossila bränslen, som vi nu sannolikt bland annat importerar från Ryssland.

Det har blivit på tok för dyrt att resa kollektivt. Det vill vi ändra på. Vi vill ha en månadsbiljett som gäller för all kollektivtrafik i hela landet, ett Sverigekort. Ett sådant kort har man till exempel infört i Tyskland, där det kostar under 500 kronor i månaden att resa kollektivt, hälften för unga och studenter. Kostnaden för att resa kollektivt har ökat, mycket mer än för andra reseformer, som nämndes tidigare. Närmare bestämt har den ökat med 140 procent de senaste 20 åren. Det är dubbelt så mycket som ökningen av bensinpriset. Det kanske kommer som en nyhet för Tidöpartierna eftersom man i stället väljer att lägga över 31 miljarder på fossila subventioner.

I Norrbotten kostar ett månadskort över 3 000 kronor och i Stockholm bara en tredjedel av det. Vi vill minska kostnaderna för hållbart resande kraftigt. Det kommer i synnerhet att gynna människor med små marginaler.

Det saknas dessutom ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken, något som försvårar resor över länsgränserna och gör det svårare att resa kollektivt när man kommer till en ny region. Ett Sverigekort skulle lösa även det problemet.

För att samtidigt bidra till att kollektivtrafiken utvecklas och kan investera i mer turtäthet vill vi lägga ett investeringsstöd för kollektivtrafiken på 5 miljarder kronor för nästa år.

I betänkandet behandlas också anslaget 1.7 Trafikavtalen. Det finns för att säkerställa just tillgänglighet i hela landet. Miljöpartiet vill att tågen ska fungera och även kollektivtrafiken såväl i norra Sverige som i Bergslagen och i Kalmar i Småland. Det tycks regeringen inte vilja.

Trafikverket hade redan under 2024 äskat 195 miljoner kronor för att kunna upprätthålla nuvarande tillgänglighet. Det är väldigt små pengar i de sammanhang vi diskuterar i dag. Det är medel som regeringen valt att inte tillföra i budgeten för 2025.

Nu sitter Norrtåg och deras resenärer med indragna linjer och försämrad tillgänglighet som följd. Norrtåg har stora osäkerheter om hur plötsliga kostnader ska kunna täckas upp.

Även om Trafikverket inte minst tack vare hård press från Miljöpartiet har tillfört huvuddelen av pengarna ofinansierat för att skylla regeringens misslyckande saknas ännu 48 miljoner för Norrtåg.

Ska Norrtåg spara de saknade pengarna kan hela tåglinjer behöva läggas ned, som till exempel mellan Luleå och Haparanda eller mellan Vännäs och Vindeln. I dag är det bara Norrtåg som trafikerar de sträckorna. Alternativt får man göra kraftiga neddragningar i turtäthet, vilket försämrar tillgängligheten i hela norra Sverige.

De vackra orden vi hörde från regeringsföreträdarna om att man ska kunna resa i hela landet ger jag inte mycket för när vi ser vad man faktiskt gör i verkligheten.

För att upprätthålla dessa avtal har vi skjutit till de pengar som behövs och lite mer därtill. Vi tycker även att det ska finnas nattåg mellan Göteborg och Umeå och att nattågen ska kunna fortsätta förbi Åre ända till Trondheim för att bättre bygga ihop Norge och Sverige.

Det stora misslyckandet här från regeringen är att man satsar alldeles för lite på underhåll av järnvägen. Det har blivit smärtsamt tydligt för svenska folket hur dåligt skick järnvägen är i.

Under december förra året och januari i år hade vi 11 000 inställda avgångar. Det var år 2010 med Alliansen vid rodret som underhållet lades ut på entreprenad. Det ser vi konsekvenserna av i dag.

När det gäller järnvägstrafiken som går på till exempel Södra och Västra stambanan landar punktligheten på ungefär 50 procent. Det menar jag är helt oacceptabelt.

Trafikverkets och järnvägens underhållsskuld måste täppas igen. Här misslyckas regeringen totalt. Vi behöver göra mer. Sverige behöver rejäla investeringar i klimatet, i omställningen och även i hållbar infrastruktur.

Därför föreslår Miljöpartiet på totalen en investeringsbudget som vi menar är helt nödvändig för att både nå målen och skapa förutsättningar för att kunna resa hållbart i hela Sverige.

Mer av transporterna behöver ske på tåg men även till sjöss. Vi vill också ha nationella planer för att bygga ut laddinfrastruktur och möjlighet att tanka biogas och vätgas för att möjliggöra hållbara alternativ.

Vi behöver en snabb elektrifiering som lyckas i verkligheten, bättre kollektivtrafik och ett främjande av cykel som transportmedel. Inte minst därför behåller vi och utökar i stället de stadsmiljöavtal som vi anser är helt nödvändiga för att hjälpa kommunerna och regionerna i deras omställning. Vi vill också se att man genomför ett färdmedelsneutralt reseavdrag.

Det stora och flagranta misslyckandet här är ändå att regeringen totalt misslyckas med att nå klimatmålen. Det nämndes tidigare att transportsektorn står för ungefär 30 procent av utsläppen. Det är också inom den sektorn som utsläppen ökar kraftigt.

Hur mycket olika ministrar och regeringsföreträdare än försöker att prata bort det och vilseleda är det ett faktum att regeringens politik leder till kraftigt ökade utsläpp.

Därtill lyckas man ändå inte göra satsningar så att tågresenärerna ska komma fram i tid eller att man i stället ska kunna resa hållbart till låga priser runt om i Sverige.

Fru talman! Vi menar att Miljöpartiets förslag till budget i stället hade rätt bot på dessa problem. Det kan man läsa mer om i vårt särskilda yttrande.

Prot. 2024/25:48
11 december

Kommunikationer

Anf. 109 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att konstatera att ledamoten Linus Lakso i ett tidigare anförande påstod att jag sa att jag var missnöjd med att regeringen hade som målsättning att arbeta bort ungefär 10–15 procent av underhållsskulden på järnväg.

Jag tyckte att jag var tydlig, men jag väljer att snälltolka det. Det kan vara så att min skånska gjorde att det blev ett missförstånd. Jag var väldigt missnöjd med att Trafikverket inte hade en bättre förmåga än så. Så är det sagt.

Fru talman! Ledamoten Linus Lakso säger att man vill se billigare och hållbarare transporter i hela landet. Jag måste bara ställa en fråga. Man föreslår fördubblad flygskatt, ökad skatt på bensin och diesel, ökade fordonsskatter på bensin- och dieslbilar och höjning av reduktionsplikten.

Sedan lägger man en extra investeringsbudget på 66,8 miljarder där man bland annat gör Northvoltsatsningar på saker som bevisligen inte fungerar och bevisligen inte är gångbara. Det gäller till exempel 3 miljarder på elektrobränslen. Det finns bekräftat i land efter land att det inte fungerar.

Vi har i dag ett elpris på 806 öre i kväll i min egen zon 4. Det blir oändligt dyrt bränsle. Jag får inte ihop Miljöpartiets ekvationer. Man kan nästan misstänka att vi skulle få en inflation som den i efterkrigstidens Tyskland, där inflationen var 29 500 procent i oktober 1923.

Anf. 110 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Först och främst är vi överens om att vi inte tycker att Trafikverket fungerar optimalt i dag, Patrik Jönsson. Eftersom det finns en majoritet i Sveriges riksdag som anser det är det synd att det inte går att komma vidare i den frågan.

Det är grundorsaken till att vi inte lyckas återta underhållet. Där skulle vi behöva mycket effektivare metoder, något som jag tror att ledamoten också nämnde i sitt anförande och i sina repliker.

Det är väldigt synd att Sverigedemokraterna inte har satt ned foten där i regeringssamarbetet och krävt att man styr upp det. Nu dras vi med fortsatt eftersatt underhåll, försenade tåg, resenärer som står på perrongen och väntar på tåg som är inställda, tåg som aldrig kommer. Det borde nog vara lite mer av självkritik från Sverigedemokraterna när det gäller hur de har lyckats i förhandlingarna med tanke på vilka ambitioner de har haft.

Många här har pratat om att man vill se ett hållbart flyg. Vi kan konstatera att någon då behöver producera ett hållbart flygbränsle. Sverigedemokraterna verkar ju nästan vara nöjda när stora och viktiga industrisatsningar misslyckas i Sverige, så var ska då detta hållbara flygbränsle produceras?

Allting tenderar att bli en energidebatt, så jag får väl fortsätta på det spåret i nästa replik.

Anf. 111 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag är inte nöjd med svaret på min fråga eftersom jag inte fick något. 66,8 miljarder av andras pengar anslås av Miljöpartiet på projekt som i flera länder bevisligen inte har fungerat.

Miljöpartiet är ansvarigt för att ha slagit sönder vår kärnkraft, vilket gör att elen i landet är svindyr. Det riskerar till och med att inverka på driftssäkerheten. Jag är själv eldriftsledare, och jag vet att driftssäkerheten i elnätet riskeras när frekvenserna landar under låt oss säga 49,5 eller över 50,5 hertz – jag vet inte exakt vilka tal som Svenska kraftnät har. Då slås elnätet sönder, och det är alltså det elnät som Linus Lakso vill använda för att producera sina elektrobränslen med mera.

Jag ställde en fråga. Ni hävdar att ni vill ha billigare och hållbara transporter i hela landet. Hur kan det bli billigare när man dubblar flygskatten, ökar skatten på bensin och diesel, ökar fordonsskatten på fordon som går på bensin och diesel och dessutom ska höja reduktionsplikten? Jag får inte ekvationen att gå ihop.

Fru talman! Jag blir jätteglad om jag får ett svar på min fråga, och jag tror att väldigt många svenskar också blir glada om de får det. Vi är beroende av våra bilar, och vi är beroende av våra lastbilar. Vi behöver mat på bordet, och vi behöver kunna ta oss till jobbet. Jag uppskattar om Linus Lakso vill svara på frågan, fru talman. Jag vore tacksam för det.

Anf. 112 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! För att vara tydlig: Jag tror att Patrik Jönsson missade en viktig detalj. Vi pratade om billiga och hållbara transporter. Det behöver hänga ihop.

Din egen statsminister, som du har röstat fram, upprepade ganska frekvent i valrörelsen dessförinnan att man behöver kunna hålla två saker i huvudet samtidigt. Jag har faktiskt inte hört honom använda uttrycket sedan han blev statsminister, och jag tror att det beror på att den här regeringen är totalt oförmögen att göra detta.

Vi behöver alltså göra det lätt och så billigt som möjligt för folk att använda det hållbara alternativet, men vi behöver också klara klimatmålen. Det är där Tidöpartierna totalt misslyckas. Jag ifrågasätter Sverigedemokraternas ambition att över huvud taget nå klimatmålen, och om man inte har den ambitionen blir det ju lätt. Men faktum är att om man ger människor möjligheten att byta till elbil blir driftskostnaderna betydligt lägre.

Det är framför allt Sverigedemokraterna som är orsaken till de höga elpriserna, för Sverigedemokraterna stoppar de absolut nödvändiga investeringarna i mer hållbar elproduktion här och nu. Det är det som driver upp priserna. Vi vet att vi behöver använda mer el, och då behöver vi investera i mer elproduktion. Sätter man stopp för det genom kommunala veton, genom regeringsförhandlingar och genom att försämma för alla möjliga kraftslag som man inte gillar utom just sitt favoritkraftslag, kärnkraften, blir elen mycket dyrare.

För övrigt kan jag, apropå en lögn som ofta upprepas, nämna att kärnkraften lades ned på kommersiella grunder. Det har bland andra Vattenfalls tidigare ordförande varit tydlig med.

Anf. 113 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Linus Lakso har tidigare i debatten frågat hur Kristdemokraterna ser på investeringsbudget. Jag vill bara i all ödmjukhet påminna om att jag lyfte den frågan under hela förra mandatperioden. Och vid det tillfället var det, vad jag minns, bara Vänsterpartiet som höll med.

Kristdemokraterna har sedan som parti via Hans Eklind varit med i en förhandling. Där har man råddbråkat frågan och landat i ett balansmål. Tycker jag att det är bra? Nej, jag hade föredragit en investeringsbudget. Men har man gjort en uppgörelse har man gjort en uppgörelse, och man kan inte gärna redan innan den ens är färdig och har testats under en tid börja säga att man ska göra om den.

Vi kristdemokrater kommer givetvis att hålla fast vid uppgörelsen, och sedan förutsätter jag att man någon gång i framtiden – om det sedan är om en, två eller tre mandatperioder – tittar på hur det har fungerat.

Vad man däremot kan veta rent historiskt är att vi hade investeringsbudget fram till 1980. 1981 halverades investeringarna i infrastruktur, och så har det varit sedan dess. Den underhållsskuld som har byggts upp har alltså byggts upp under den tid vi hade ett annat system. Från kristdemokratiskt håll är jag oerhört glad att vi har kunnat genomföra en förhandling och gjort en kompromiss, och jag är glad för de pengar det har frigjort.

Det finns en kultur åtminstone ute i kommunerna, där jag har varit mest aktiv, där man accepterar en spelplan. I kommunerna är det SKR:s siffror som man, oavsett färg, ofta utgår ifrån. Utifrån det perspektivet kan jag tycka att det är konstigt att Miljöpartiet har en egen budgetmodell som är annorlunda än alla andras. Det blir liksom inte jämförbart för medborgarna.

Fru talman! Jag hör att det finns ett engagemang för att återförstatliga underhåll av järnväg till Trafikverket. Det är bara det problemet, fru talman, att Trafikverket inte klarar av det. Det är ett av de stora problemen. Om man nu avsätter mer pengar till Trafikverket än de kan hantera är det pengar som återförs till regeringen. Hur tänker Miljöpartiet där?

Anf. 114 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Magnus Jacobsson för ärligheten att säga att han inte nådde hela vägen i förhandlingarna. Så kan det vara; Miljöpartiet är väl medvetet om att det kan hända. Men det får tyvärr konsekvenserna att vi, precis som ledamoten är inne på, kommer att fortsätta med en stor underhållsskuld och med investeringar som vi skulle behöva men som inte blir av.

Miljöpartiet föreslår en investeringsbudget. Man kan se det som att det ibland behöver tänkas lite nytt eller snarare lite nygammalt, eftersom vi faktiskt har haft en investeringsbudget. Som jag nämnde i ett tidigare replikskifte är det väldigt många, om inte de flesta, kommuner som har det. Alla företag lånar upp för stora investeringar, och de flesta privatpersoner gör det. Det är bara konstigt att staten inte har en investeringsbudget. Jag hoppas att fler partier kan tänka om när det gäller detta.

När det gäller Trafikverket och att kunna använda pengarna har vi i Miljöpartiet varit tydliga med att vi inte tycker att det funkar bra i dag. Vi skulle egentligen behöva återgå till en myndighet som enbart fokuserar på järnvägen och har den spetskompetensen. Väg och järnväg skiljer sig åt genom att järnvägen är mer av ett sammanhållet system där alla delar

behöver funka med varandra. Vi behöver effektivisera underhållet kraftigt genom innovationsupphandlingar och genom att använda den moderna teknik som finns.

Det har varit en ganska massiv kritik mot hur man har gjort med Västra stambanan, där andra operatörer menar att de hade kunnat göra det radikalt mycket fortare och med mycket mindre trafikstörningar som följd.

Jag tror att man behöver tänka lite nytt. Man behöver tänka lite innovativt.

Anf. 115 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! När det gäller frågan om Trafikverket tror jag att de absolut flesta har uppfattningen att det inte fungerar riktigt väl.

Jag kan gå till mitt eget parti. Jag har rest runt och ingått i en samhällsbyggnadskommitté som partistyrelsen tillsatte, och jag tror inte att jag har varit på något ställe där man ger Trafikverket beröm.

För egen del – och jag är noga med att säga att det är för egen del – hade jag inte varit främmande för att dela upp. Men jag delar också regeringens analys att en uppdelning i sig inte givet är en lösning. Det innebär också en lång tid av omorganisation.

Regeringen har påbörjat ett arbete där man tydligt fokuserar på att det måste bli effektivare. Jag ägnade en del av mitt anförande åt att Trafikverket måste bli effektivare. Det får inte vara så att Trafikverket är en bromskloss för företag och kommuner. Jag använde förslaget om ett fängelse i Åmål som ett exempel. Men det är inte bara i Åmål som man ser detta, utan vi ser på flera platser i Sverige att det finns en vilja att investera – men det bromsas upp.

Problemet med idén att återföra mer och mer av upphandlingar – vi har debatterat detta i fyra år sedan den förra mandatperioden – är att det inte finns en enda rapport hos Riksrevisionen som tyder på att det skulle bli bättre med Trafikverket. Sverige äger en maskinpark, men på grund av felaktiga upphandlingar körs den i Norge. Det finns egentligen alldeles för få företag i branschen, och om de ska fungera måste det snarare ske fler upphandlingar med tydligare tidsmål.

Jag delar verkligen uppfattningen att vi behöver effektivisera, och en fråga som är den absolut viktigaste är att vid upphandlingar också räkna in samhällsnytta. Jag är inte säker på att det som sker hemma i Göteborg och Alingsås, att man åker omkring med traktor och byter ledningar, är det bästa för svensk samhällsnytta.

Men här upplever jag ändå att regeringen har tagit tag i detta, och jag vet att Tidöpartierna ligger på hela tiden. Där är det bra att oppositionen också ligger på så att vi tillsammans gör Trafikverket till en mer effektiv myndighet.

Anf. 116 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Vi verkar vara överens, Magnus Jacobsson, om en hel del. Självklart tror inte heller jag att det är så enkelt att vi med ett trollslag delar upp allt, och så blir allt frid och fröjd. Det är klart att det är en process, och man får alltid väga investeringskostnad mot vad som kan hota effektiviteten vid en delning av myndigheten.

Jag tror att man kan göra detta på ett smart sätt. Utskottet har nyligen varit på studieresa till Danmark, och vi har tidigare erfarenheter här i Sverige av att jobba mer projektbaserat eller i konsortium. Det kan vara en övergångslösning att jobba med den riktningen, att successivt dela upp Trafikverket och se till att rikta den kompetens som verkligen behöver få utlopp.

Jag vill vara tydlig för alla åhörare med att jag inte tror att det är något fel på medarbetarna på Trafikverket. Jag tror att de är ytterst kompetenta, och jag tror att de själva är frustrerade över att de inte får utlopp för sin kompetens och kan göra vad de brinner för, nämligen att få Sveriges tåg-system att fungera så bra som möjligt så att tågen kommer fram i tid. Här har vi ett politiskt ansvar att ge förutsättningar för dem som vill få detta att fungera, som har valt att utbilda sig på området för att de vill att det ska finnas fungerande tåg.

Det är synd att vi inte kan ta lite snabbare och tydligare steg framåt. Det är klart att det behöver vara en process när man eventuellt ska dela upp en myndighet, men om det görs på ett klokt sätt tror jag att vi inte tappar så mycket utan i stället ökar effektiviteten och jobbar på smartare sätt. Jag tror att det är fullt möjligt, men jag tycker inte att regeringen lyckas över huvud taget där. Och det är synd.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 14.)

§ 9 Infrastrukturfrågor

Prot. 2024/25:48
11 december

Kommunikationer

Infrastrukturfrågor

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU5
Infrastrukturfrågor (prop. 2024/25:28)
föredrogs.

Anf. 117 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag börjar med att hälsa infrastrukturministern välkommen till kammaren för debatten. Trevligt!

Fru talman! Infrastrukturen är blodomloppet i vårt land. Varor kan inte transporteras och människor kan inte förflytta sig till och från jobbet eller på fritiden om inte infrastrukturen fungerar. Vi tar för givet att den ska fungera, men många har tappat förtroendet för att tågen ska gå i tid eller framför allt komma fram i tid. Många får också sänka hastigheten på vägar därför att pothål inte blir lagade. Sjöfarten i sin tur är oroad över om isbrytningen ska fungera. Slutligen får många delar av landet allt sämre flygförbindelser.

För partierna inom Tidösamarbetet är det en självklarhet att Sverige behöver en ny inriktning på infrastrukturpolitiken. Det har inte varit svårt att komma överens om innehållet i den infrastrukturproposition vi nu ska diskutera, utan vi har från början varit överens om inriktningen.

Den befintliga planen har fått mycket kritik, inte minst från Riksrevisionen. Deras kritik visar också tydligt att det behövs ett omtag om vi ska få till den infrastruktur som Sverige behöver. Det Riksrevisionen konstaterar är att den förra regeringen bakband Trafikverket, och det ledde till att

vi nu har en plan som bara ger 70 öre tillbaka på varje satsad krona. Det är inte ett ansvarsfullt sätt att hantera skattepengar.

Nu blir det ett omtag med rekordmycket pengar, vilket i och för sig är naturligt när det har gått fyra år. Men det är också en rekordstor höjning även i reala pengar – 27 procents höjning av ramen för propositionen. Min upplevelse är att förväntningarna hos intressenterna var höga men att regeringen har lyckats leva upp till de flesta av dem.

Fru talman! De fyra samarbetspartierna i Tidöavtalet har träffat en principöverenskommelse om infrastrukturinvesteringar i hela landet. Den anger hur partierna vill forma en robust och effektiv transportinfrastruktur där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Vi är överens om att alla trafikslag behövs. Det gäller även flyg och bil. Vi lyfter också upp sjöfarten, till skillnad från den förra regeringen som ensidigt fokuserade på järnväg.

Järnvägen är en viktig del av vårt transportsystem, men vi behöver alla fyra trafikslag för att hela Sverige ska leva. En viktig princip som vi är överens om är att vårda det vi har. Den politiska debatten handlar ofta om de nya projekt som egentligen representerar några få procent av hela transportsystemet. Underhållet har varit eftersatt i många år. Att klippa band har haft högre prioritet än att säkerställa att det som redan finns på plats fungerar.

Med de satsningar som regeringen nu gör på underhåll kommer underhållsskulden på väg att vara borta i slutet av planperioden, och Trafikverket har fått alla de pengar de anger är möjligt att göra av med när det gäller järnvägsunderhållet. De får också i uppdrag att effektivisera underhållsarbetena för att minska störningarna på både väg och järnväg.

Fru talman! Att satsa på underhåll bidrar till ökad tillgänglighet och mer konkurrenskraftig transportförsörjning i hela landet och till en effektivare användning av det befintliga systemet. Att satsa på underhåll är det samhällsekonomiskt mest effektiva som vi kan göra med pengarna, och det ger stor nytta för varje satsad krona.

Fru talman! Det finns naturligtvis även pengar till nyinvesteringar. Regeringen prioriterar samhällsekonomiskt lönsamma investeringar. En förbättrad tillgänglighet och kapacitet ger ökade inkomster och ökad produktivitet. Vi behöver helt enkelt en bättre infrastruktur för att göra Sverige rikare.

Även när det gäller nyinvesteringar har Trafikverket i uppdrag att arbeta med kostnadskontroll och effektivitet. Vår regering har stort fokus på en effektivisering av Trafikverket. Det finns mycket kvar att göra, men uppdraget till verket är tydligt. Vi satsar mycket pengar på infrastruktur, men vi vill säkerställa att vi också får mer infrastruktur för pengarna.

Trafikverket får också ett tydligt uppdrag att arbeta tillsammans med branschens aktörer för att utveckla metoder och ändamålsenliga och effektiva avtal för både underhåll och nybyggnation.

Fru talman! Den förra regeringen fick kritik av Riksrevisionen för att man prioriterade ned införandet av ERTMS. Nu ska takten öka. Det säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och punktlighet.

En annan princip som vi i Tidösamarbetet är överens om är att pröva alternativa finansieringsformer under förutsättning att de kan leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande eller att fler kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet. Även nya produktionsupplägg och driftsformer, exempelvis genomförande i bodelagsform som har prövats med framgång, ska övervägas. Även upphandling genom så kallad offentlig-privat samverkan eller genomförande i bodelagsform bör prövas. Det finns privata intressenter som har uttryckt intresse för att investera i svensk infrastruktur, och med de stora behov som vi har av nyinvesteringar behöver vi titta på alla möjligheter.

Fru talman! I infrastrukturpropositionen görs nu en förändring när det gäller projekt som räknas som namngivna. Gränsen höjs från 100 till 150 miljoner, vilket ger Trafikverket större frihet att prioritera inom ramen utan att invänta en ny plan. Även gränsen för trimnings- och miljöåtgärder höjs. Infrastrukturpropositionen innehåller stora satsningar på vår infrastruktur, och nästa steg är att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till åtgärdsplanering som ska ligga till grund för nästa nationella plan – en plan som ger förutsättningar för att bygga hela Sverige starkt och rikt.

Med det yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.
(Applåder)

Anf. 118 ULRIKA HEIE (C):

Fru talman! Sverige måste funka. Det låter nästan som det namn som regeringen har gett sin infrastrukturproposition, men det handlar om det som vi från Centerpartiets sida presenterade i våras. Vi kallade det Sverigelyftet och sa: Sverige måste funka.

Varför gjorde vi då det? Jo, vi gjorde det för att så mycket som möjligt måste göras så fort som möjligt. Det handlar om Sveriges konkurrenskraft.

Det handlar om pendlares möjligheter att ta sig till och från arbetet och om att man ska kunna lita på både att man kommer fram och att man kommer hem igen efter arbetsdagens slut. Man ska lita på att man kommer hem i tid för att kunna hämta på förskolan, hinna med möten och så vidare – få livet att gå ihop.

Man ska även kunna lita på att godset kommer fram i tid på både väg och järnväg. Det långväga godset ska också i mycket större utsträckning kunna flytta över från lastbil till båt eller tåg. Transportslagen behöver fungera bättre tillsammans.

Vi presenterade Sverigelyftet också för att Sverige har en enorm underhållsskuld, både på väg och på järnväg, som behöver åtgärdas så fort som möjligt. Resurser till infrastruktur måste säkras i och med att vi går från överskotts- till balansmål, och fler finansieringsmodeller behöver arbetas fram. Ja, listan kan givetvis göras väldigt lång.

Sedan dess har en infrastrukturproposition för att hela Sverige ska fungera presenterats. Jag vill redan nu säga att vi från Centerpartiets sida tycker att det finns väldigt mycket som är bra i den här infrastrukturpropositionen men att debatten ändå blir sådan att vi uppehåller oss mycket vid det som skiljer Centerpartiets syn från synen i det förslag som regeringen har lagt fram.

Vi behöver på många sätt se till att vi får mer infrastruktur för pengarna och att vi får mer pengar till infrastruktur, vilket är ungefär det som ministern brukar säga och säkert kommer att säga i dag också. Regeringen har presenterat en proposition som ger mer pengar till infrastruktur, men frågan är ju hur mycket det kommer att räcka till.

Det har pratats mycket om hur stor den här satsningen är. Om vi tittar på det historiskt, och då inte bara tittar på tiden sedan kalla krigets slut utan faktiskt ser tillbaka till mitten av det förra seklet, är ju sanningen den att man då orkade investera en betydligt större andel av bnp i svensk infrastruktur. Det är synd att vi inte orkar ta de stegen i Sverige även nu, det vill säga använda en större del av vår bnp för att investera i infrastruktur. Vi får se hur det går med den saken framöver – det här är ju någonting som arbetas om – men jag tycker att det är viktigt att peka på de delarna.

Fru talman! Jag vill lyfta ett antal områden som oroar mig när det gäller hur vi i framtiden ska få till ett mer robust system för alla transportslag tillsammans. Som en del säkert har hört tidigare vill jag då gärna inkludera även det femte transportslaget, nämligen det digitala, och dess infrastruktur.

Om vi blickar utåt ser vi en omvärld som har förändrats väldigt mycket under de senaste tio åren. Sedan Ryssland annekterade Krimhalvön 2014 har vi varit med om att ta emot många människor som flytt för sina liv från krig och död med en förhoppning om att få ett bättre liv och en bättre framtid för sina barn här i Sverige. Det har också varit en pandemi, som gav en hel rad insikter – inte minst om vikten av egen livsmedelsförsörjning och kraften att snabbt ställa om.

Sedan var pandemin knappt förbi innan Ryssland genomförde sin fullskaliga invasion i Ukraina, och vi har gått med i Nato utan större diskussion; det var snarare andra länder som försinkade vårt inträde. Under de här åren har vi dessutom tagit beslut om att bromsa klimatomställningen och sänka växthusgasutsläppen från transportsektorn med 70 procent fram till 2030. Draghirapporten slog också ned med en dyster framtidsprognos när det gäller Europas konkurrenskraft.

För att direkt kontra med något mer positivt gav regeringens AI-kommission, som presenterade sitt arbete för ett par veckor sedan, många positiva förslag för framtiden. Man pekade dock även på ett stort antal risker med den situation vi i dag befinner oss i och som är ett stort problem, liksom på vikten av att politiken stärker sitt ledarskap över utvecklingen.

Internationella företag som finns här i Sverige säger att de inte kan investera mer här innan infrastrukturen har förbättrats i form av bättre järnväg. Det kommer att ta alldeles för lång tid. Men om man hade fattat andra beslut från 2017 och framåt hade vi kunnat vara halvvägs med nya stambanor nu, och med den lärdomen i backspegeln ser vi det som viktigt att vi i dag gör allt vi kan för att verkligen sätta spaden i jorden – om jag får uttrycka mig så – och påbörja planeringen av infrastrukturprojekt på ett betydligt bättre sätt. Det gjordes förr; vi har tidigare pratat om Västra stambanan och vad som hände med hacka och spade på 1800-talet. Det är otroligt viktigt att vi fortsätter.

Hur ska då Sverige få en fungerande infrastruktur som främjar svensk konkurrenskraft? När man träffar små och stora företag är det ofta två områden företagarna lyfter fram, och det är kompetensförsörjning och infrastruktur. Det som framför allt efterfrågas är kraftfulla, breda och lång-

siktiga överenskommelser. För att företagen ska kunna vara med och bidra till en stärkt konkurrenskraft vill de veta att deras investeringsplaner fungerar med de investeringsplaner som landet Sverige har.

Jag skulle i det här skedet säga att vi behöver en infrastrukturberedning. Jag hoppas att infrastrukturminister Andreas Carlson ser att dagens modell faktiskt har kommit till vägs ände och att det är dags för nya arbetssätt. Jag tycker mig också höra att det finns tankar på nya arbetssätt framöver, så vi får se.

Fru talman! Från Centerpartiets sida är vi mycket kritiska till regeringens olika beslut rörande den svenska järnvägen. Som ledamot motionerade Carlson om nya stambanor, men som minister fick han vika ned sig – det skulle inte bli något utöver ett antal ganska dyra sträckor kopplade till våra tre största städer.

När nu infrastrukturpropositionen anländer, hett efterlängtat, finns det förvisso delar och satsningar som är bra – men järnvägen får vänta. Att under hela planperioden bara åtgärda i bästa fall 10–15 procent av underhållsskulden är en alldeles för låg ambition. Regeringen saknar en vision för svensk järnväg.

Trafikverket gör en prognos som visar att tåg är det färdmedel som kommer att öka mest under de kommande åren. Samtidigt har man nått kapacitetstaket på väldigt många banor. Tidigare prognoser visar dessutom att järnvägstrafikens ökning ofta underskattas.

Förra året var verkligen ett bottenår när det gäller punktlighet på järnvägen, vilket är ett tecken på den enorma underhållsskuld som finns i järnvägen. Från Centerpartiets sida föreslår vi att regeringen ska återkomma med en handlingsplan för att nollställa underhållsskulden på järnvägen så fort det går. Branschen pekar på att underhållet av järnväg skulle kunna klaras av i en högre takt med ny teknik, innovativa metoder och upphandlingar som främjar detta. Det måste gå att ha högre ambitioner i en plan som sträcker sig tolv år framåt i tiden.

Jag blir lite förvånad över att ledamoten som talade tidigare och som ofta kritiserar Trafikverket ändå har gjort det här till en sanning. Gång på gång talar man om att Trafikverket inte klarar av mer än 10–15 procent, som om det innebar något slags positiv bild av att vi därför inte behöver satsa mer under den kommande planperioden. Jag tycker att det är väldigt olyckligt.

I det här sammanhanget vill jag yrka bifall till reservation 3 i betänkandet, fru talman.

Jag vill också säga ett par ord om länsplanerna. De är av stor vikt för den regionala och lokala infrastrukturen. En allt mindre andel av infrastrukturplanen har under de senaste mandatperioderna gått till länsplanerna.

Hela Sverige behöver utvecklas, och här måste både mer resurser satsas och de mer glesbebyggda delarna av Sverige, som har mycket väg som måste byggas och underhållas, få en större del av resurserna. Jämtland är bara ett exempel där länsplanen inte på långa vägar räcker till för de behov som finns, inte minst när det gäller underhåll och satsningar på förstärkning och förbättringar.

Med det Natomedlemskap som vi nu har ser vi också att många sträckningar i väst-östlig riktning har ett väldigt stort behov av underhåll och förstärkningar av olika slag. Här behöver de olika delarna i Trafikverkets upplägg för hur man satsar resurser få möjlighet att samverka bättre med varandra.

Sedan kommer vi till näringslivets transportbehov. Här är återigen regeringens fokus på väg märkligt, för allt fler företag vill transportera sitt gods på järnväg. Vi talar om vikten av intermodalitet och om grön omställning. Stambanan är givetvis oerhört viktig, och vi anser att den bör byggas så fort det bara går. Men det finns ju en sträcka som är oerhört viktig för hela Sveriges näringsliv, nämligen ytterligare spår från Alingsås till Göteborg för att nå Göteborgs hamn med gods.

Om jag tolkade Liberalernas företrädare rätt i den tidigare debatten nämndes denna sträcka. Jag måste säga att jag blev närmast förvånad och kanske också något provocerad över att man i infrastrukturpropositionen nämnde en sträcka i norra Sverige, en i östra Sverige och en i södra Sverige men ingen i västra Sverige när det ändå gavs möjlighet att tänka nytt. Jag förstår inte varför denna sträcka inte kom med då.

Här finns chansen för ministern att kommunicera positiva nyheter för järnvägen inför jul i år – inte som det var för två år sedan, då det var något mer negativa nyheter för järnvägen. Beskedet behöver komma nu, för Trafikverket behöver nu börja arbeta för möjligheten att förstärka järnvägen på det sättet. Det finns inte en dag att förlora.

Sverigedemokraterna har verkligen tonat ned sig i infrastrukturfrågorna i och med att de nu är en del av Tidöavtalet. Vad de däremot lyfter fram i sin reservation när det gäller näringslivets transportbehov är vikten av besöksnäringen, och det instämmer jag självklart i. Då är det desto märkligare att den upphandlade trafiken behandlades så styvmoderligt i budgeten för nästa år och att man inte fick den uppräknings som man hade behövt. Det är att säga en sak men sedan göra en helt annan.

Fru talman! Vi talar alltmer om intermodala transporter och om överflyttning av gods till järnväg och sjöfart. Här behöver regeringen ta på sig ledartröjan för att hålla ihop infrastrukturplaneringen, inte minst ur ett totalförsvarsperspektiv. Många av våra hamnar ägs av kommuner eller företag. De vill utveckla sina verksamheter och har på många ställen gott om kapacitet. Men här måste det hållas ihop, så att man också ser att planeringen av infrastrukturen på landsidan stämmer med den planering som görs kopplat till hamnen. Här finns det betydligt mer att önska.

När det gäller långsiktigt hållbara transporter och Sveriges mål att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030 är regeringens hattighet och oförmåga att fatta kloka och långsiktiga beslut besvärande. Jag hoppades att en del frågor på det här området skulle klarna i och med infrastrukturpropositionen, men så blev det inte. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs många olika lösningar. Jag talar om tekniken med energieffektivare fordon, ökad bi drivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el, vätgas eller bränsleceller och många nya praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster.

Detta hänger också ihop med att infrastrukturen när det gäller kris och beredskap verkligen måste stärkas. Också där har det förvånat mig och Centerpartiet att de här frågorna har så liten plats i infrastrukturproposi-

tionen. Jag vet att ministern gör ett arbete tillsammans med Försvarsdepartementet när det gäller de här frågorna, men jag vill också här framhålla det angelägna i att detta verkligen kommer med i det planarbete som ska pågå under 2025, så att vi får se på vilket sätt vi också behöver göra ytterligare satsningar för att stärka hela det svenska väg- och järnvägssystemet liksom flygplatser och hamnar.

Fru talman! Det finns väldigt mycket mer som jag skulle vilja tala om: klimatomställningen, gränsöverskridande trafik, enskilda vägar och finansiering av infrastruktur. Men allt detta finns i våra reservationer i betänkandet.

Vi måste också kliva fram när det gäller forskning och innovation. Jag vill instämma i hur ledamoten Stockhaus beskrev infrastrukturen, nämligen som ett blodomlopp, och i vikten av att det fungerar på olika sätt. Vi kan se att i de delar av blodomloppet som består av järnväg finns det alldeles för många infarkter i dagens läge. Det måste vi verkligen göra något åt.

Anf. 119 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! I regeringens infrastrukturproposition är anslaget för järnvägsunderhåll 210 miljarder för planperioden, och det är så stort som Trafikverket menar att myndigheten kan hantera när det gäller att underhålla det svenska järnvägsnätet utan att menligt och under lång tid behöva stänga tågsträckor för underhållsarbete.

Centerpartiet tycker ju att detta är för lite pengar. Jag kan tycka att det var fantastiskt om Trafikverket kunde göra av med mer pengar utan att för den delen behöva stänga fler sträckor. Men Centerpartiet vill alltså öka utgifterna med motsvarande ungefär 25 miljarder.

Då är min fråga: Hur har Centerpartiet tänkt sig att detta ska gå till? Vilka tågsträckor är det man ska stänga ned under lång tid, och hur ska Sverige kunna fungera om Trafikverket ska klara av att använda alla de pengar som Centerpartiet anslår utöver vad myndigheten säger sig klara av att hantera?

Anf. 120 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack, Maria Stockhaus, för frågorna! Det vi har sagt är att vi vill be regeringen att återkomma med en högre ambition och se vad man kan uppnå med de medel som finns i dag, med nya sätt att upphandla eller med hjälp av nya tekniker.

Vi förstår att för de kommande tre fyra åren är det redan planerat. Där ligger planeringen fast, och man vet ungefär hur mycket som kommer att gå åt.

Sedan finns det faktiskt möjligheter att på olika sätt stärka arbetet med ytterligare underhåll. Det finns också möjlighet att göra nyinvesteringar, och man kan se att vissa nya sträckningar kommer att kunna underlätta möjligheten att göra underhåll.

Vi är fullt medvetna om att det blir en påverkan. Det ser vi redan i dag, inte minst när det gäller sträckan Olskroken–Alingsås, där det är byte av ledningar och reinvesteringar som skapar svårigheter.

Man kan också se på hur andra länder gör. På Järnvägsdagen lyfte man fram exempel på hur det fungerar i Tyskland och hur man arbetar där för

att underlätta för pendlare och gods under den tid man behöver stänga av en sträcka.

Jag tycker att det är viktigt att man ger Trafikverket i uppdrag att göra underhållet snabbare och effektivare med hjälp av den nya teknik som finns. Jag förväntar mig att Tidöpartierna gör detta och inte bara nöjer sig med att säga att Trafikverket inte klarar mer och att de därför inte har högre ambitioner för de kommande tolv åren. För mig låter det väldigt märkligt att man plötsligt anammar den delen hos Trafikverket som en sanning när man är kritisk mot så mycket annat.

Anf. 121 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Det är mycket spekulationer och önsketänkande. Men det handlar också om att ge Trafikverket i uppdrag att effektivisera sitt arbete med både underhåll och nyinvesteringar. Jag hade med detta i mitt anförande. Trafikverket har flera sådana uppdrag att effektivisera och göra det bättre. Det handlar också om att minska påverkan från de underhållsarbeten som redan är planerade liksom att kunna genomföra nytt underhåll mer effektivt.

Fru talman! Den här gången, liksom i alla andra anföranden jag har hört ledamoten hålla, är det ett evigt prat om denna infrastrukturberedning. Att skapa långsiktiga förutsättningar för infrastrukturen är viktigt. Det kan jag hålla med om. I Tidösamarbetet är vi ju överens om en riktning, och vi kan kompromissa inom rimliga gränser. Men i den här församlingen finns det två partier som tycker att vi inte ska köra bil och inte flyga. Jag har svårt att se att det ska gå att kompromissa där och nå fram till något slags gemensamt ställningstagande som skulle vara bra för hela transportsystemet i Sverige.

Dessutom tycker jag fortfarande att det är anmärkningsvärt att man i opposition pratar sig varm för breda överenskommelser och beredningar, men när man själv sitter vid makten är man inte ett dugg intresserad av att ha med några andra för att diskutera långsiktiga förutsättningar och inriktning på infrastrukturpolitiken. Jag har fortfarande inte hört något bra svar på varför man väljer att totalt ändra inställning till att släppa in andra vid bordet när man sitter i opposition jämfört med hur man gjorde när man satt i majoritet.

Anf. 122 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack, Maria Stockhaus, för ytterligare frågor! Det handlar också om vikten av att belysa de olika aspekter som är kopplade till en infrastrukturberedning med mera.

Jag beklagar den tagg som förmodligen sitter kvar för att man inte bjöds in till departementet under förra mandatperioden. Det som är gjort kan aldrig göras ogjort, men man kan göra bättre framåt. Det är väl det som jag tycker är den viktigaste delen.

Vi kan till exempel titta på Försvarsberedningen. De partier som Stockhaus menar inte skulle platsa i en infrastrukturberedning är väl inbjudna i det arbetet. Där klarar man av att komma överens och att ge en samlad bild.

Vi har precis före denna debatt haft en debatt om budgeten. Jag har lyssnat på direkta frågor från ledamoten till respektive partiföreträdare. Man visar att man ser flyget som en naturlig del av Sveriges transporter

också i en nära framtid. Det handlar både om den gröna omställningen och om att avstånden i Sverige gör att flyget har en stor betydelse. Därför förstår jag allt mindre det motstånd som ledamoten visar upp när det gäller att kunna göra gemensamma överenskommelser på detta område.

Man kan inte göra det som är gjort ogjort, men man kan göra någonting bättre för framtiden.

Man kan titta på hur planeringsförutsättningarna har varit. I det läge vi nu är i, kopplat till försvaret, tror jag att vi också behöver kunna titta på hur vi synkar våra planeringsprocesser i ett nordiskt perspektiv. Vi har EU-pengar. Vi har andra delar som vi hittills i denna debatt inte har berört så mycket. Här blir det viktigt att se: På vilket sätt kan de resurserna skapa bättre förutsättningar för en förstärkt infrastruktur? Hur kan samarbetet mellan de nordiska länderna – jag vet att ledamoten förespråkar ett nordiskt ministerråd – bli en skarp injektion i det här arbetet?

Jag tror faktiskt att en infrastrukturberedning på olika sätt skulle stärka Sveriges konkurrenskraft, och jag tänker fortsätta att verka för detta.
(forts. § 15)

Prot. 2024/25:48
11 december

Infrastrukturfrågor

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.52 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 16.00, då votering skulle äga rum.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 16.00.

§ 10 Beslut om ärende som slutdebatterats den 4 december

KrU1 Utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 11 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 5 december

JuU1 Utgiftsområde 4 Rättsväsendet

Kammaren biföll utskottets förslag.

SfU2 Utgiftsområde 11 Ekonomisk trygghet vid ålderdom

Kammaren biföll utskottets förslag.

SfU4 Utgiftsområde 8 Migration

Kammaren biföll utskottets förslag.

SfU8 Anmälan av föreskrifter om tillfälligt skydd

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 12 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 9 december

UFöU1 Säkerhetspolitisk inriktning – Totalförsvaret 2025–2030

Punkt 1 (Säkerhetspolitisk inriktning)

1. utskottet

2. res. 1 (SD)

3. res. 3 (MP)

Förberedande votering:

63 för res. 1

16 för res. 3

225 avstod

45 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

203 för utskottet

63 för res. 1

38 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 91 S, 59 M, 21 V, 17 KD, 14 L, 1 -

För res. 1: 63 SD

Avstod: 21 C, 16 MP, 1 -

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Punkt 2 (Stöd till Ukraina)

1. utskottet

2. res. 5 (C)

Votering:

176 för utskottet

21 för res. 5

107 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 2 S, 63 SD, 59 M, 21 V, 17 KD, 14 L

För res. 5: 21 C

Avstod: 89 S, 16 MP, 2 -

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Punkt 3 (Sveriges medlemskap i Nato)

1. utskottet

2. res. 6 (S)

3. res. 7 (V)

Förberedande votering:

90 för res. 6

22 för res. 7

192 avstod

45 frånvarande

Kammaren biträdde res. 6.

Huvudvotering:

173 för utskottet

91 för res. 6

38 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 63 SD, 59 M, 21 C, 16 KD, 14 L

För res. 6: 90 S, 1 -

Avstod: 21 V, 16 MP, 1 -

Frånvarande: 16 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 3 KD, 2 MP, 2 L

Prot. 2024/25:48

11 december

Punkt 4 (Nato Centre of Excellence om Ryssland)

1. utskottet

2. res. 9 (S, C, MP)

Votering:

174 för utskottet

130 för res. 9

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 63 SD, 59 M, 21 V, 17 KD, 14 L

För res. 9: 91 S, 21 C, 16 MP, 2 -

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Punkt 5 (Natos strategiska avskräckning m.m.)

1. utskottet

2. res. 10 (SD)

Votering:

240 för utskottet

63 för res. 10

1 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 91 S, 59 M, 21 V, 21 C, 17 KD, 16 MP, 14 L, 1 -

För res. 10: 63 SD

Avstod: 1 -

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Punkt 6 (Demokratifrågor och nedrustning inom Nato)

1. utskottet

2. res. 11 (S, V, MP)

Votering:

173 för utskottet

131 för res. 11

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 63 SD, 59 M, 20 C, 17 KD, 14 L

För res. 11: 91 S, 21 V, 1 C, 16 MP, 2 -

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Martin Ådahl (C) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Punkt 9 (Svenskt deltagande i internationella insatser)

1. utskottet

2. res. 16 (S, MP)

Votering:

154 för utskottet

107 för res. 16

43 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 63 SD, 59 M, 17 KD, 14 L

För res. 16: 90 S, 16 MP, 1 -

Avstod: 21 V, 21 C, 1 -

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SkU8 Suspension av skatteavtalet med Ryssland

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 13 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 10 december

SoU1 Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg

Punkt 1 (Mål för folkhälsopolitiken inom utgiftsområde 9)

1. utskottet

2. res. 1 (S, V, MP)

Votering:

175 för utskottet

129 för res. 1

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 63 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 14 L, 1 -

För res. 1: 91 S, 21 V, 16 MP, 1 -

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Punkt 2

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 3 (Övrig fråga om utgiftsområde 9)

1. utskottet
2. res. 2 (S, V, MP)

Votering:

175 för utskottet

129 för res. 2

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 63 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 14 L, 1 -

För res. 2: 91 S, 21 V, 16 MP, 1 -

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Prot. 2024/25:48

11 december

CU1 Utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik

Punkt 2 (Bostadspolitiskt mål)

1. utskottet

2. res. (V)

Votering:

283 för utskottet

21 för res.

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 91 S, 63 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 16 MP, 14 L, 2 -

För res.: 21 V

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 14 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

FiU13 Digital operativ motståndskraft för finanssektorn

Kammaren biföll utskottets förslag.

SfU9 Uppgifter som ska lämnas i samband med arbetsgivardeklarationen

Punkt 1 (Uppgifter som ska lämnas i samband med arbetsgivardeklarationen)

1. utskottet

2. res. 1 (C)

Votering:

283 för utskottet

21 för res. 1

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 91 S, 63 SD, 59 M, 21 V, 17 KD, 16 MP, 14 L, 2 -

För res. 1: 21 C

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Punkt 2

Kammaren biföll utskottets förslag.

SfU1 Utgiftsområde 10 Ekonomisk trygghet vid sjukdom och funktionsnedsättning

Punkt 1 (Mål för utgiftsområde 10)

1. utskottet

2. res. (V)

Votering:

282 för utskottet

21 för res.

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 91 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 16 MP, 14 L, 2 -

För res.: 21 V

Frånvarande: 15 S, 10 SD, 9 M, 3 V, 3 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Punkt 2

Kammaren biföll utskottets förslag.

SfU3 Utgiftsområde 12 Ekonomisk trygghet för familjer och barn

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Kammaren biföll utskottets förslag.

Infrastrukturfrågor

§ 15 (forts. från § 9) Infrastrukturfrågor (forts. TU5)

Anf. 123 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! För oss här i kammaren är det här en ordning som vi är väl insatta i. Men det finns också människor som lyssnar på oss och som läser våra dokument. Jag tänkte därför bara lite kort säga att det här med infrastruktur är en stor process. Den har en tolvårig cykel. Vart fjärde år omprövar man denna tolvåriga cykel. Det som sker i dag är att vi tar ramarna för de kommande tolv åren. Därefter tar vi varje år en årlig budget.

När det gäller själva innehållet är det fortfarande så att vi i dag reglerar på den förra regeringens inriktningsplan. Den nuvarande regeringen har dock gjort en del förändringar. När regeringen tillträdde flyttade man exempelvis en del resurser från järnväg till väg, eftersom Trafikverket själva sa att de inte klarade av att göra slut på pengarna, och då fanns det en risk att de skulle frysa inne i stället för att användas till infrastruktur.

Vad som rent tekniskt händer efter att det här har klubbats i morgon är att en process påbörjas – den är säkert redan igång – i kommuner, regioner, företag och intresseorganisationer som vill gå in och påverka planen. Vart

fjärde år görs en omprövning, så det är fullt möjligt att lyfta in eller lyfta ur ett projekt, och den processen påbörjas nu. Det beslut som vi diskuterar i dag är alltså ramarna för processen som sedan drar igång.

Jag kan konstatera att jag är otroligt glad över att ha fått komma tillbaka till trafikutskottet just inför den här debatten. Förra mandatperioden satt jag i trafikutskottet, då i opposition, och pratade rätt mycket med den dåvarande regeringssidan om just det faktum att den plan man hade lagt, framför allt på vägsidan, inte skulle resultera i ett återställande. Det är faktiskt så illa att både Riksrevisionen och Trafikverket konstaterade att med den plan som än så länge gäller kommer vägstandarden att vara sämre i slutet av mandatperioden än i början av den.

Vi var många som kritiserade det och sa att det inte var riktigt tidsenligt. Som jag påpekade i föregående debatt började både jag och Jens Holm från Vänsterpartiet att prata om att vi behöver hitta en ny budgetmodell för att komma åt det här problemet.

I min enkla värld jämförde jag givetvis med kommun och region, där man har en investeringsbudget och en driftsbudget. Och nu har det skett en förändring som faktiskt påverkar den plan som vi nu ska diskutera, nämligen att man har kommit till ett balansmål. Kom man så långt som vi kristdemokrater önskade? Nej. Kom man till en bättre situation än förra mandatperioden? Ja.

Så är det ibland i politiken. Man får finna sig i att det görs en kompromiss.

Det här frigör ändå resurser. I den plan som nu går upp för kommande tolv år finns 1 171 miljarder. Det är väldigt mycket pengar. Det är en substantiell förändring även i relation till att vi har haft hög inflation. Här sker alltså en stor och positiv förändring.

En annan mycket viktig grej är att man nu flyttar pengar till ett anslag för Trafikverket. Jag vill här från talarstolen säga att jag tycker att regeringen har gjort detta väldigt bra tillsammans med sina tjänstemän, och det irriterar mig lite grann. Vad är det då som irriterar mig med detta? Jo, det är att jag inte själv upptäckte det. Det är väl bara att erkänna. Man ägnar fyra år åt ett område och tycker att man har läst på, och så missar man den lilla detaljen.

Oavsett det så rättas det nu till, fru talman. Det innebär att det kommer att bli lättare att styra Trafikverket, och det kommer att bli lättare att se vad pengarna går till.

En annan viktig grej i det dokument som vi nu debatterar är att regeringen mycket tydligare öppnar dörren för alternativa driftsformer. Man är inte helt framme i detalj när det gäller hur det kommer att se ut, men redan i dag finns det exempel på detta. Vi har en del broar som har finansierats av vägavgifter, till exempel i Motala, i Sundsvall och i min hembygd, där man byggde bron över Svinesund till Norge. Vi har också Arlanda Express, som är en samarbetsväg som har fungerat, och vi har Öresundsförbindelsen.

Att regeringen pekar på detta öppnar dörren för nya pengar vid sidan av det anslag som kommer från skattemedel och annat, men det öppnar också dörren när det gäller önskemålet om att producera mer järnväg, vilket jag tycker är det väsentliga och något som jag har hört både i den debatt som var innan och i den här debatten.

Den proposition och det betänkande som nu är framme löser vägproblematiken. Vi kommer att under tolv år kunna återställa underhållsbristen på väg. Det kommer fortfarande att finnas investeringar som behöver göras.

Men vi återställer inte underhållsbristen på järnväg. Huvudskälen till detta har regeringen vid flera tillfällen och även vi som tillhör regeringsunderlaget försökt förklara.

Det ena är att Trafikverket själva säger att de inte kan svälja mer. Man kan ha en diskussion om huruvida det beror på organisationen eller någonting annat. Men faktum är att om en myndighet själv säger att man inte löser detta blir det lite konstigt om man får mer pengar än vad man säger sig kunna göra av med.

Men även här öppnar regeringen dörren. När man säger att man ska ha andra finansieringsformer och andra modeller öppnar man de facto dörren för exempelvis nya varianter av Arlanda Express. Om det ska handla om Oslo–Stockholm eller något annat någon annanstans blir en senare fråga. Detta ska nu beredas under ett år. Man öppnar i praktiken dörren väldigt tydligt för att det skulle kunna finnas andra lösningar när det gäller finansiering för Öresundsförbindelsen och infrastruktur i Skåneområdet. Även detta öppnar dörren för att man skulle kunna göra investeringar vid sidan av Trafikverket.

Fru talman! Detta var frågor som vi lyfte fram i opposition under den förra mandatperioden. Då upplevde vi att den dåvarande regeringen inte var riktigt lika lyhörd. Mitt problem är att jag gillar Tomas Eneroth. Men just på detta område var han inte så lyhörd. Nu ser vi att vi ändå har flyttat politiken ett steg längre fram, vilket jag tycker är positivt.

En annan viktig sak i detta arbete är att det finns en tydlighet i fråga om att sjöfart är viktigt, och isbrytarna finns med. Även här tror jag att vi alla skulle vilja att det går fortare och att det kanske blir mer. Men vi har ändå kommit fram till att man ska fullfölja delar av denna process.

Jag har pratat med mycket sjöfolk. Och självklart är det bästa som hade kunnat hända i den bästa av alla världar att Sverige och Finland hade kunnat hitta en gemensam process. Det är mycket smartare att beställa fler än ett fartyg och så vidare. Men regeringen går ändå vidare, vilket jag tycker är bra.

Regeringen pekar ut flyget på ett helt nytt sätt. Under den förra mandatperioden var flyget någonting som skulle stå i skamvrån. Nu är regeringen tydlig med att flyget faktiskt är någonting som är viktigt för oss alla.

Själv har jag använt begreppet kollektivtrafik om flyget. Varför använder jag begreppet kollektivtrafik när jag pratar om flyget? Jo, det beror på den tekniska utveckling som tidigare har skett i Göteborg. Vi får se var Heart Aerospace landar, så att säga.

Elflyg öppnar en jättespännande dörr. Man kanske flyger en kortare sträcka, ungefär som en buss, och plockar på några till. Sedan flyger man nästa sträcka. Med elflyg och den typen av anläggningar skulle flyget faktiskt i vissa stycken vara mer miljövänligt än järnvägen. Det går nämligen åt resurser för att bygga spår och att bygga själva betongområdet för att järnvägen ska kunna rulla fram. Elflyg för kortare sträckor öppnar upp för en jättespännande framtidsvision som jag tror att vi ibland har lite svårt att ta till oss.

Fru talman! Detta är ändå ett betänkande där man kan peka ut lite framtidsvisioner. En fråga som jag har försökt lyfta fram inom Kristdemokraterna och vill nämna här är att om vi får mer elektrifiering hamnar vi till sist i den norska situationen, nämligen att elbilarna inte betalar någon skatt. I dag betalar diesel- och bensinbilar skatt. Och vi har till och med fått undantag i EU för miljövänliga bränslen. Det är jättepositivt vid omställningen. Men i förlängningen blir det ett problem om ingen betalar skatt för infrastrukturen.

Under den förra mandatperioden lyfte jag vid flera tillfällen fram den fråga som bland andra Gröna Bilister har lyft fram, nämligen att vi nog borde börja titta på en annan form av bränsle- och fordonsbeskattning. Då skulle man kunna ha en helt annan styrning i fråga om tider på dygnet då man kör och miljöklassning av fordon. Vi ser på till exempel lastbilssidan att Tyskland redan har denna typ av teknik.

Jobbar man med en digital fordons- och bränslebeskattning, det som man ibland kallar kilometerskatt, skulle man kunna få en annan miljöstyrning.

Vi kristdemokrater får ibland frågan om vi bryr oss om miljön. Svaret är ja. Men vi tror inte alltid på de lösningar som andra lyfter fram.

Ännu mer spännande med just denna typ av teknik är att tekniken för detta tillverkas i Jönköping, vilket vi kristdemokrater brukar tycka är bra.

En annan stor sak som jag tror att vi behöver fånga upp och som vi kommer att få prata om är självkörande fordon och AI inom infrastrukturen och vad det får för effekter.

Vi har frågan om mobilitet. För några år sedan besökte några i trafikutskottet ett av taxibolagen som konkurrerar med svensk taxi. Deras vision är att du i en app ska kunna beställa en cykel som du tar dig till bilen med, som kör dig till tåget, som tar dig till flyget. Och du ska kunna göra en beställning att du vill åka från Arlanda till New York. Du får hela kedjan och betalar på ett ställe.

Jag tror inte att vi själva är riktigt medvetna om vad denna typ av mobilitet får för konsekvenser. Men vad får den för konsekvenser för integriteten?

Vi lever i en rätt spännande tid. Och vi kan säkert skälla på varandra ibland, men vi har också saker som förändrar verkligheten.

Flyget är enkelt i lufrummet. Även där kommer vi att se hur AI påverkar. Men vad gör vi med drönare? I vilket spann ska man få flyga med framtida teknik? Det kan handla om att flytta ett hjärta från sjukhus A till sjukhus B. Det pågår en teknikutveckling som jag tror att vi tillsammans kommer att få fånga upp.

Vi har också stora omvärldsförändringar. Kineserna bygger en ny sidenväg. När Nato gick ur Afghanistan gick kineserna in. När det gäller vad som nu händer i Syrien och i Irak ska man inte bli förvånad om kineserna kommer att gå in också där med investeringar. De kommer att bygga den nya sidenvägen. Vad får det för konsekvenser för internationell sjöfart?

När vi nu blickar ut tolv år har vi ibland en förmåga att blicka väldigt mycket på vår infrastruktur. Jag tror att vi tillsammans – regering, opposition och partier – behöver blicka även på framtidens situation. En ny sidenväg kommer exempelvis att resultera i att det som man förr i tiden kallade Centraleuropa får ett helt nytt industriellt fokus. De kommer att finnas där tidigare när materialet kommer in.

Fru talman! Jag tycker att detta är ett väldigt bra betänkande. Rent egoistiskt blir jag jätteglad när jag ser att man som politiker kan vara med och påverka i gnetandet.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.
(Applåder)

Anf. 124 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag tackar Magnus Jacobsson för ett inspirerande anförande, och jag blev sugen på att resonera vidare tillsammans med ledamoten. Jag ska ta upp ett par punkter som ledamoten valde att lyfta fram i sitt anförande. Bland annat handlade det om mobilitet. Ibland pratar vi om mikromobilitet och olika delar. Ledamoten är också inne på olika former av beteendeförändringar, nya mönster och så vidare som kommer in. Här tror jag att vi kan hitta samsyn på många olika sätt. Men hur ska vi driva detta arbete vidare? Här finns det någon form av living labs, alltså spännande forskningssatsningar. Jag undrar om ledamoten ser någonting sådant i fråga om framtida satsningar.

En annan fråga som jag skulle vilja resonera vidare om är järnvägsfrågan. Ledamoten säger själv att den frågan inte löses under den föreliggande planperioden.

Däremot gläntade ledamoten på dörren när det gäller att det kan komma investeringar vid sidan av Trafikverket också när det gäller järnvägs-satsningar. Ibland hör man att det kanske är mer vägsatsningar. I Norge är Skanska inne och bygger väg i lite större utsträckning än vad man gör i fråga om järnvägsinvesteringar.

Jag skulle vilja ställa en fråga till ledamoten: Är det troligt att ett sådant projekt som Oslo–Stockholm, som vi ser behov av, kan finnas med redan i den plan som kommer om ett år?

Jag skulle också vilja fråga om den spännande sträckningen från Hamburg och ända upp till Oslo, det som man kallar megaregion och String-samarbetet, där vi också ser behov av järnväg utmed denna sträcka.

Anf. 125 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag ska ta den sista frågan först. Det är klart att jag inte kan uttala mig å regeringens vägnar. Men jag kan ändå konstatera att regeringen själv pekar ut exempelvis Malmbanan. Regeringen pekar också ut att Öresundsförbindelsen skulle kunna vara ett ställe där man får använda resurser för att bygga infrastruktur i Skåneområdet.

Sedan finns det en problematik som berördes i ett anförande i den tidigare debatten. Om några ska vara med och medfinansiera vill de ha betalt. Banavgifterna är väldigt låga i relation till järnvägens kostnader. De är inte låga om vi tänker att vi vill flytta gods till järnväg. Detta är en problematik som vi har tillsammans.

Det är nog lite svårare med medfinansiering när det gäller järnväg. Bilisterna verkar vara mer betalningsbenägna. Man betalar för att köra på Motala bro i stället för att köra runt, och man betalar när man åker till Svinesund i stället för att köra på den gamla bron. Då får vi fundera på det de har funderat på i Norge: Kan vi ta betalt av bilisterna för att rusta upp järnväg? Det var då det bildades ett bomparti och kom väldigt mycket folkliga reaktioner. Så det är jag inte så säker på.

Jag tror att vi alla tillsammans kommer att föra samtal om vad det finns för järnvägssträckor som skulle kunna öppna den här dörren. Jag tror att det finns ett ömsesidigt intresse.

När det gäller den andra frågan, om mobilitet, tror jag att vi ibland begränsar oss själva; vi är så förbaskat moderna. Min hustru kommer från Estland. Där har man i dag rullande fordon som går digitalt. Efter det fruktansvärda inbördeskriget i Rwanda – vi har andra som pågår och har pågått – byggde man upp ett system för att skicka medicin, skolböcker och mat med drönare.

Jag tror att vi inte riktigt själva vet vart vi är på väg. Därför tror jag mer på den retorik jag använder, nämligen samtalet som modell. Jag är inte ute efter konfrontation utan efter hur vi söker oss till ett bättre Sverige. Det kommer säkert i förlängningen att påverka lagstiftning.

Anf. 126 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack så mycket, ledamoten, för svaren på mina frågor! Jag vill inte skicka in några nya frågor utan fortsätta resonera runt detta.

När det gäller det sista som ledamoten var inne på, beteendeförändringar och nya sätt att göra saker och ting, är det klart att detta behöver ledas på något sätt. Vi kan såklart önska att alla blommor ska blomma, men på vilket sätt ser ledamoten att forskning, utveckling och innovationer skulle kunna bli en viktig del kopplat till detta arbete? Vi var några stycken som besökte NTF för några dagar sedan. Det gällde trafiksäkerhet, något som också handlar om beteendemönster och så vidare.

Nu har inte forskningspropositionen, som ska komma från regeringen, kommit ännu, men vilken typ av satsningar eller projekt ser ledamoten att det skulle kunna tas initiativ till utifrån ett nationellt perspektiv? Det är klart att det kan tas lokala initiativ på olika sätt, men med ändrade beteenden kanske vi snabbare kan nå klimatmålen, exempelvis. Vad skulle man i så fall behöva göra kopplat till forskning kring beteendevetenskap och så vidare?

Jag tänker också tillbaka på den andra fråga jag hade i samband med förra betänkandet, om järnvägen. Jag uppfattade det ändå som att ledamoten nämnde Oslo–Stockholm samtidigt som han också nämnde andra investeringsmöjligheter. Jag är också medveten om att det, precis som ledamoten säger, verkar som att det kan lösas på ett lättare sätt genom att biltrafiken kan vara med och medfinansiera. Malmbanan verkar vara ett sådant exempel. Tror ledamoten att detta skulle vara en lösning så att det blir mer järnvägssatsningar – att man ändå klarar av att ha annan finansiering för någon del av järnvägssatsningarna?

Anf. 127 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag vill återigen börja med det sista. Jag tog det exemplet för att det, såvitt jag har kunnat läsa mig till, verkar som att det kanske går att hitta finansiering när det gäller Oslo–Stockholm. Men jag kan inte här och nu lova något eftersom det är detta som ska ske under ett års tid. Det var därför jag inledde mitt anförande med att vi har den här tolvårscykeln och nu antar ramar. Det som gläder mig med ramarna är att regeringen öppnar spännande dörrar.

Här måste nog olika operatörer, regioner och delregioner själva komma med de kloka idéerna: Här har vi ett förslag, och vi tror att detta kan gå

ihop. Jag hoppas och förutsätter att vi på regeringssidan tar oss tid att lyssna på dem. Jag var alltså ärligt och ödmjukt öppen här. Jag ser skrivningar i regeringens text som jag tycker är jättespännande, utöver att detta är den största investering vi hittills har gjort.

När det gäller den andra frågan kommer vi båda från Västsverige. Vi har duktiga inkubatorer, och vi är vana vid en kultur hemma där det pågår en rätt spännande teknikutveckling.

Jag vågar inte svara på frågan om forskningspropositionen. Jag har inte alls jobbat med det området i riksdagen eller när jag var skolpolitiker hemma, så den frågan släpper jag.

Jag har varit borta från utskottet i två år, så jag vet inte riktigt hur långt vi har hunnit komma. Men jag ser att vi behöver hitta en lagstiftning eller någon form av reglering som inte är på nejsidan utan på en uppmuntrande sida. Det handlar exempelvis om spannet. Var i luftspannet ska en drönare få gå? Vad händer i framtiden om en drönare kommer ut med morgontidningen? Är det ett jätteproblem? Vad händer om Ica kan skicka mat till en äldre människa? Då behövs lagstiftning.

Jag tror alltså att vi har en del grejer där vi tillsammans kan skissa fram något. Jag hoppas givetvis att Andreas Carlson ska vara lika nyfiken på detta som jag är. Den moderna tekniken, som i exempelvis Rwanda, som jag nämnde, öppnar jättespännande dörrar, framför allt för människor som är äldre eller funktionsnedsatta.

Anf. 128 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Det är spännande att lyssna på er ledamöter, tycker jag. Det gläder mig att Magnus Jacobsson är öppen för samtal – jag hoppas att resten av Tidögänget också är det.

Jag vill inleda med att säga att jag tycker att det är väldigt roligt att statsrådet är här i dag. Det uppskattas av utskottet, speciellt när vi har att behandla infrastrukturpropositionen. Det är jättekul!

Vi har valt att kalla vår följdmotion på detta område *Infrastruktur för sammanhållning, tillväxt och klimat*. Jag tänkte till en början prata lite grann om de tre olika delarna. Men först vill jag yrka bifall till reservation 1 så att jag inte glömmer det.

Infrastruktur är, precis som jag sa tidigare i talarstolen, blodomloppet genom hela Sverige – det som knyter ihop, möjliggör förflyttning av både människor och gods och gör att både barn och vuxna kan åka över hela Sverige med olika trafikslag. Vi kan ta båten eller flyget till andra länder och så vidare. Men detta förutsätter att det finns olika trafikslag. Infrastrukturen är alltså verkligen det som gör att vi kan hålla samman ett helt land, och därför är den så viktig.

Den är dessutom inte minst lika viktig när det handlar om tillväxten – att möjliggöra att material som sedan ska bli produkter kan komma in till vårt land, att gods kan komma både in i och ut ur vårt land, att människor kan åka från sitt hem till jobbet och fritidsaktiviteter och så vidare. Det finns nästan inte en enda människa, tror jag, som inte varje dag på något vis använder infrastrukturen.

Infrastrukturen är nyckeln till att öka vårt lands tillväxt. Det hör vi nu, när vissa företag hör av sig och säger att det möjligtvis kan bli så att de inte etablerar sig, att de måste flytta eller att de inte kan utvidga för att det inte går att få ut godset. Detta är en väldigt stor oro hos oss, och jag skulle

tro att det ser likadant ut hos alla: Krånglar infrastrukturen uteblir etableringar, som då går till andra länder. Det kan inte vara vårt mål med infrastrukturen. Särskilt viktigt att vi har en infrastruktur som funkar är det för vår industri, som sysselsätter så många människor i vårt land.

Den tredje delen i vår följdmotion är klimatet. Jag tänkte uppehålla mig lite längre vid detta, för jag tycker verkligen att klimatfrågan är så viktig att den borde diskuteras i varenda debatt.

Vi har ett klimatpolitiskt ramverk med olika delar. Vi har en klimatlag, som sju av åtta partier i riksdagen står bakom genom att man ingick i en miljömålsberedning som enades om att detta är vad som ska gälla. Det här var 2017. Lagen trädde i kraft 2018 och gäller fortfarande.

Man antog då vissa klimatmål, som till exempel handlar om att vi senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Vi har också etappmål. Det ska exempelvis 2030, bara fem år bort, vara 63 procent mindre utsläpp än det var 1990. År 2040 ska det vara 75 procent mindre.

När man läser på om dessa mål inser man att det är ganska bråttom. Då kan man ju inte säga att vi ska vänta till 2045, utan man måste hela tiden ha delmål på vägen.

I det klimatpolitiska ramverket finns det också ett klimatpolitiskt råd som ska utvärdera och se vad regeringen gör. Regeringen ska lämna in en klimatredovisning varje år och göra en klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år. Båda dessa har fått förödande kritik, skulle jag vilja säga. Det borde göra att man i Tidöpartierna funderar lite mer på hur vi ska uppfylla det vi ändå har sagt att vi står bakom.

När det gäller transportpolitiken är det extra viktigt. Jag sa det tidigare från talarstolen, och jag kan upprepa det. Vi har ju ett särskilt etappmål för inrikes transporter. Vi ska ned med 70 procent till 2030, men det går åt fel håll. Hur ska vi lyckas med detta? Det borde vara en fråga som både detta utskott och regeringen har på bordet betydligt oftare än vad man åtminstone läser och tror är fallet. Det är oerhört viktigt att vi hela tiden jobbar med klimatfrågorna och att de hela tiden finns med.

Den som läser vår följdmotion kan se vilken inriktning vi vill se. Förhoppningsvis kan den som läser följdmotionen också finna lite hopp och se att vi vill någonting.

Vi tar såklart också upp några av de utmaningar som finns. En av dem är att Sverige har världens mest avreglerade järnväg, med en massa aktörer som slåss om plats på spåren. Man kan prata om att höja banavgifter, men den som får höjd avgift ska ju också få någonting – alltså mer plats på spåren, vilket inte finns.

Det finns många frågor som man behöver fundera på. Godstrafikens skogstid, alltså den tid godstrafiken står still och väntar på att få plats på spåren, ökar varje år. Bara detta är ett tecken på att någonting är fel.

Det är därför vi tycker att fördelningen av pengar i den här infrastrukturpropositionen är fel. Det går inte att bara lägga 5 procent på underhåll av järnvägen, och därför har vi valt en annan fördelning. Vi fördelar lite mer lika mellan järnväg och väg.

Det finns ju också en vision om att bygga ihop hela Sverige. Då behöver man fortsätta det arbete som vi påbörjade förra mandatperioden, eller för flera mandatperioder sedan, med nya stambanor. Det är jätteviktigt.

En annan väldigt viktig fråga är sjöfarten, som flera har tagit upp här. Vi har 50 hamnar, och de ägs till stor del av kommuner och regioner. En

och annan är privatägd. Vi vet att det är klimatsmart att flytta gods till sjöfart. Det borde också vara mer kostnadseffektivt. Ett exempel jag fick häromdagen var att ett pråmfartyg tar gods från 200 lastbilar.

Vi borde verkligen ha en strategi. Regeringen och statsrådet pratar mycket om sjöfarten och dess möjligheter, men man måste nog också fästa strategin framåt på papper. Vad är det man vill?

Det råder ett helt nytt säkerhetspolitiskt läge i Sveriges närhet i och med kriget i Ukraina och medlemskapet i Nato. Det känns som att frågorna om hur detta kommer att påverka den svenska infrastrukturen diskuteras någon annanstans än hos oss. Vi är inte delaktiga i den diskussionen, och vi behöver verkligen fundera på om vi inte ska vara det. Det är ju ändå vi i vårt utskott som är experter på infrastruktur. Andra utskott är experter på andra saker, men just nu känns det som att det är någon annan som diskuterar vilken infrastruktur som är viktig för Sverige ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv.

Den infrastruktur vi har i dag kommer inte att räcka till. Den är undermålig när det gäller både vägar och järnvägar. Vi vet att varje soldat har med sig 1 ton gods. Vi inser också att det inte bara är en soldat som kommer, utan det kommer att komma några fler som ska förflyttas mellan olika länder enligt avtalet med Nato.

Betänkandet innehåller ramen för tolv år. Vi menar att det måste kunna hända saker på tolv år – man måste kunna utvecklas under denna tid. Då kan inte dagens statement gälla i tolv år. Trafikverket säger att det inte går att göra mer på järnvägen. Det kanske inte går just nu, men man kan ju inte säga att den saken gäller i tolv år. Precis som flera andra sa i den tidigare debatten får man också titta på vad andra länder gör och på hur den nya tekniken kan komma att leda till att det blir bättre.

Jag hoppas att vi som är i opposition framöver får ta betydligt större del i de samtal som Magnus Jacobsson så föredömligt pratade om. Han sa att det är viktigt med samtal, och jag håller verkligen med honom – det är jätteviktigt med samtal. Just nu känns det dock som att alla är med i samtal utom vi. Vi står helt utanför. Efteråt får vi träffa branscherna och höra vad som diskuterades.

Jag tycker att det är väldigt dumt att vi inte kan sitta runt samma bord och att oppositionen inte kan bli inbjuden till olika diskussioner, för jag tror att det skulle leda väldigt mycket längre. Om det är någonting som branschen efterfrågar är det långsiktiga spelregler, och det får man inte om halva gänget i den här salen står utanför diskussionerna. Då blir det som det blev efter valet. Då stoppas redan pågående arbete.

Jag yrkar bifall till reservation 1.
(Applåder)

Anf. 129 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Under den socialdemokratiskt ledda regeringen tilläts Trafikverket att fritt flytta pengar från det som heter sakanslag, det vill säga de resurser som ska gå till väg och räls. Trafikverket fick slå ihop dessa pengar med förvaltningsanslagen, alltså de resurser som ska användas för myndighetens drift. Det innebär att pengar som egentligen skulle gå till underhåll av väg eller räls eller till ny väg eller räls flyttades för att finansiera Trafikverkets växande organisation. Myndigheten har växt med ungefär 4 000 medarbetare på väldigt kort tid.

Nu har vår regering skärpt kraven på Trafikverket och åter delat upp dessa anslag. Kraven på leverans och effektivitet behövs. Jag kan inte kalla sättet på vilket man hanterade detta med sakanslag och förvaltningsanslag något annat än extremt bristfällig styrning av en myndighet som är oerhört viktig för vår infrastruktur.

På vilket sätt har expansionen av Trafikverkets organisation varit till gagn för utvecklingen av svensk infrastruktur? Och varför avhände sig den förra regeringen helt och hållet denna styrningsmöjlighet? Det har lett till allvarliga konsekvenser för svensk infrastruktur.

Anf. 130 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Stockhaus för frågan, som handlade om det som hände under den förra mandatperioden. Ledamoten vet mycket väl att jag över huvud taget inte var delaktig i detta. Jag satt i ett annat utskott då och kan därför inte svara på frågan.

Däremot kan jag prata om vad jag vill framöver. Jag kan också ställa frågor till ledamoten Stockhaus om styrningen av Trafikverket. Man klan- kar hela tiden ned på Trafikverket. Jag håller med om att vi behöver se över Trafikverkets organisation. Jag instämmer dock i det som tidigare ta- lare har sagt om att det inte är fel på dem som jobbar där, utan det handlar om systemet.

Vi har också detta med att man egentligen har blivit en renodlad upp- handlingsmyndighet och över huvud taget inte har egen kompetens. Det tycker jag vore en given fråga för Tidöpartierna att titta på, särskilt med tanke på att Sverigedemokraterna faktiskt anser att det är en viktig fråga. Det har vi ju hört flera gånger, inte bara i dag utan också tidigare. Man har också haft samma åsikter som vi i fråga om att det behöver ses över hur sammankopplingen av Banverket och Vägverket egentligen blev. Blev det så himla bra?

Marknadiseringen av hela systemet tror jag och mitt parti är någonting som vi behöver titta på. Vi behöver en utvärdering. Hur gick det egentligen för 15 år sedan? Har det blivit bra?

Det som Riksrevisionen har tittat på handlar mer om ekonomi. Det handlar inte om systemet. Det skulle vara spännande att höra vad ledamo- ten Stockhaus har att säga om systemet som Trafikverket har att verka un- der.

Anf. 131 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! En regering har ju ett oerhört stort ansvar att se till att styra myndigheterna till att använda pengar på ett effektivt sätt. Det är sorgligt att Gunilla Svantorp inte har möjlighet att svara på den frågan, för det som skedde förra mandatperioden under den socialdemokratiska regeringen var katastrofalt för svensk infrastruktur. Man lät Trafikverket växa helt ohej- dat och använda pengar som skulle ha gått till väg och räls till att anställa mer personal.

Det har gjorts en utvärdering av avregleringen av järnvägsunderhållet, som Gunilla Svantorp ofta tar upp som ett exempel, och den visar på att vi har fått mer underhåll för pengarna tack vare att vi har upphandlingsverk- samheten. Vi kan se att om man gör upphandlingar på rätt sätt kan man få större innovation. Man får ta del av det som marknaden utvecklar i andra sammanhang.

Det handlar om att man behöver ha bättre upphandlingskompetens hos Trafikverket, och det innebär inte per automatik att man behöver utföra uppgifterna själv för att förstå vad det är man ska handla upp. Där finns det en press, och det står uttryckligen i infrastrukturpropositionen att man måste förbättra sin upphandlingskompetens för att få effektiva upphandlingar och arbeta tillsammans med marknaden för att ta fram nya metoder.

Att Trafikverket ska ta fram innovationer när det gäller underhåll av både väg och järnväg, eller nybyggnation för den delen, tror åtminstone inte jag och mitt parti på. Vi tror på fria företag, vi tror på marknaden och vi tror att det är där vi kan hitta bra lösningar.

Sedan behöver vi ha ett trafikverk som är professionell beställare av både underhåll och nyinvesteringar, och det är där det fallerar i dag. Vi har inte en myndighet som kan hantera de frågorna på ett rimligt sätt. Men det förutsätter inte att de gör det här själva.

Anf. 132 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Tack till ledamoten för svaret!

Jag tror att ledamoten är väl medveten om att det gavs uppdrag förra mandatperioden. Till exempel fick Trafikanalys i uppdrag att se över kostnadsutvecklingen hos Trafikverket som en del. Om jag kommer ihåg rätt är det ett femårigt projekt som pågår just nu, så det händer ju saker. Det låter på ledamoten som att man inte har styrt över huvud taget, men så är det inte riktigt.

Jag tror att den stora knäckfrågan här handlar om just rådigheten över samhällskritisk infrastruktur. Där är vi kanske lite mer oroliga, eller betydligt mer oroliga, över krislägen och kanske till och med krigslägen. Vad ska hända om allting då är upphandlat i småportioner? Vem är det egentligen som styr? Jag tror att det skulle vara betydligt bättre om vi tittade på den frågan.

Anf. 133 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag ska återkomma till den fråga som jag till viss del har ställt tidigare. Den gäller faktumet att socialdemokratin lyfter fram att man satsar på både väg och järnväg.

I de handlingar som finns för det här betänkandet framgår det tydligt att man flyttar pengar från vägunderhåll till järnvägsunderhåll. Det gör man då oaktat det faktum att med nuvarande organisation och nuvarande situation – vi vet givetvis inte hur det ser ut om tolv år, men vi måste ändå planera för någon form av fast verklighet – skulle Trafikverket helt enkelt inte kunna äta upp de pengarna. Det är ju inte så att 45 miljarder bara ligger, utan de ska fördelas över de tolv åren. Det skulle innebära att man redan 2026, 2027, 2028 får mer resurser till järnvägen än man kan göra slut på.

Där undrar jag hur socialdemokratin egentligen tänker, för det man lämnade efter sig som arv var ju en plan som faktiskt resulterade i att underhållet av väg blivit sämre under de senaste åren. Vi försöker återhämta det.

Den andra frågan som jag skulle vilja ställa gäller något som förvånar mig lite mer. Det är den här kommentaren att vi har för många aktörer på spåret.

Det avregleringen har resulterat i är, enligt Trafikverkets uppgifter, att från 1990 fram till 2023 ökade trafiken på järnväg från 14 miljoner människor till 23 miljoner människor. Det är alltså en ökning på 71 procent, och det beror helt enkelt på att man har fler operatörer. Det är fler som använder banan.

Det här har å andra sidan gjort att banan utsätts för ett hårdare tryck. Det är därför vi i den plan som finns här vill återskapa pengar till att rusta upp järnväg men även bygga nya spår.

Hur ser man på miljönyttan som faktiskt har uppstått när fler åker tåg?

Anf. 134 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Tack så mycket, Magnus Jacobsson, för frågorna!

När det gäller vägfrågan låter det som att vi flyttar alla pengar från väg till järnväg i vårt förslag. Så är ju inte fallet, utan vi jämnar bara ut spelplanen lite mer. Vi kommer fortfarande att satsa betydligt mer på vägar i vår följdmotion än det var tidigare. Men vi kommer att fördela pengarna så att vi också satsar på framför allt järnvägen, för vi tycker att fördelningen är väldigt skev. Sedan är det tolv år framåt som det handlar om.

Det är väl väldigt bra att fler människor åker med det klimatsmarta alternativet. Det beror ju på att järnvägen har byggts ut och att det har möjliggjorts. Tanken med den nuvarande planen, som vi får väldigt mycket stryk för här, är ju att faktiskt öka kapaciteten på järnvägen och se till att ännu fler kan åka på järnvägen. Det borde Magnus Jacobssons parti och övriga Tidöpartier tycka är jättebra, men så är ju inte fallet. Det är bara negativa saker vi hör om den plan som var förut.

Jag skulle vilja ställa frågan till Magnus Jacobsson om inte han precis som vi andra får telefonsamtal från och träffar företag, stora företag, som är jättebekymrade – kanske inte så mycket över hur de ska få anställda till sina bolag men över hur de ska få ut godset när det inte finns någon plats på järnvägen. Det får åtminstone vi ganska många påringningar om. De säger att det måste hända någonting nu, för annars måste de flytta och etablera eventuella utvidgningar någon annanstans. Det är definitivt inte bra för den svenska bnp:n, så hur tänker Magnus Jacobsson kring det?

Anf. 135 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Regeringen lägger alltså 354 miljarder på väg under de här tolv åren. Socialdemokratin ämnar lägga 309 miljarder. Det är en substantiell skillnad i ett vägsystem som alla pekar på har stora problem. Men jag släpper det. Jag kan bara konstatera att det är stor skillnad på vår satsning och socialdemokratins satsning när det gäller vägar.

När det gäller järnvägen är det en mycket bra fråga. Jag tror att jag försökte beröra i mitt anförande att man ändrade budgetsysteem i det här huset 1980. Sedan dess har det byggts upp en total underhållsskuld. Nu med den uppgörelse där både kristdemokrater och socialdemokrater är med och överens om ett balansmål börjar vi faktiskt ta tag i den ekonomiska delen av det hela. Jag tycker att det är positivt att man kan göra en bred uppgörelse även om jag vidhåller och fortfarande tror att det hade varit bättre att återgå till en investeringsbudget.

Haken är bara att det inte är brist på pengar den här gången. Även om vi hade haft en investeringsbudget hade det inte hjälpt att vi hade fyllt på

med ytterligare några miljarder om det inte finns någon som kan svälja miljarderna och så att säga göra pang för pengarna.

Jag försökte besvara den frågan lite grann i mitt anförande. Det jag tycker är positivt med regeringens skrivningar är att man också öppnar dörren för andra, för det verkar vara svårt för Trafikverket att få tillräckligt mycket på rull. Jag pratar inte om enskilda personer eller enskild personal, men om vi bara ser det som en myndighet verkar det vara svårt att lösa de behov som finns. Det är alltså inte brist på pengar, utan det verkar vara brist på hantverk.

Man öppnar för att någon annan kan agera vid sidan av Trafikverket, till exempel på Malmbanan och Öresundsförbindelsen, som regeringen pekar på. Det tror jag är väldigt klokt. Jag hoppas att det under året man jobbar med detta ska komma fram några sådana exempel, för vi behöver få mer fart även på järnvägsinvesteringarna.

Anf. 136 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Det finns en substantiell skillnad mellan våra förslag gällande järnvägen. Det handlar inte bara om vägen. Det är jättestor skillnad på järnvägen. Vad som är allvarligast är nog hugget som stucket. Det viktigaste är att vi lägger mer pengar på bägge sidor.

Vad gäller att öppna dörren för andra har vi ända sedan förra partikongressen varit öppna för lånefinansiering. Det är ju staten som lånar allra billigast. Det är vi fortfarande öppna för när det handlar om stora projekt som leder till hållbarhet.

Jag måste upprepa att det finns en fara som inte nämns över huvud taget i infrastrukturpropositionen i stycket om alternativ finansiering, och det är att man lämnar ifrån sig rådigheten. Vi ser i de diskussioner som pågår kring Arlandabanan att man lämnat ifrån sig rådigheten, och det vill vi inte vara med och göra en gång till. Det kommer vi att vara försiktiga med, kan jag lugnt säga, om vi alls får vara delaktiga i den processen. Det verkar inte vara så i alla processer, utan man får ett förslag att tycka till om. Men jag kan ju säga här att rådigheten över samhällsviktig infrastruktur är väldigt viktig och ingenting som kommer att skrivas bort i något avtal.

Anf. 137 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag tänker först adressera det ledamoten tog upp i sitt anförande om klimatet. Det är viktigt att konstatera att även om bara sju partier var med i Miljömålsberedningen står nu alla fyra Tidöpartier bakom klimathandlingsplanen. Klimatrådet sa att den planen ligger närmast att nå målen för 2045 jämfört med alla tidigare regeringars planer.

Det finns en rad olika utmaningar. Regeringen jobbar väldigt mycket för konkurrensneutralitet för företag genom att driva EU framför oss. Vi ska ha bra klimatlagar på EU-nivå.

Att hantera nedläggningen av kärnkraft är en av utmaningarna den närmaste tiden och fram till 2030. Vi kanske måste ha till exempel gasturbiner för att få leveranssäker el. Men jag lämnar den diskussionen nu.

Jag vill också adressera det ledamoten tog upp i Socialdemokraternas förslag om att föra över pengar från väg till järnväg. Ledamoten vill ju att hela Sverige ska leva. Om man tittar runt i landet ser man att det största trafikarbetet görs på väg. Hur motiverar ledamoten att hela Sverige ska

kunna leva när man samtidigt drar ned så mycket på budgeten och i stället lägger den på järnväg? Hur ska vägen klara sig i Sverige?

Prot. 2024/25:48
11 december

Infrastrukturfrågor

Anf. 138 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Tack, Helena Gellerman, för frågan!

Jag bor ute i skogen i Värmland och vet hur viktig vägen är. Jag vet också hur viktiga de enskilda vägarna är, inte minst för vår framtida livsmedelsproduktion med tanke på att nio av tio bönder bor vid enskild väg. Jag vet även hur viktig järnvägen är, inte minst för tillväxten och Sveriges bnp. För AB Sverige är järnvägen oerhört viktig.

Ledamoten inledde med att tala om klimatet. Då handlar det om att flytta över framför allt gods till mer klimatvänliga transporter. Än så länge är lastbilstransporterna inte elektrifierade fullt ut. De lastbilar som kör inne i en stad kan vara elektrifierade, men inte de som kör längre. Man måste alltså använda det som är mest klimatsmart, som kan vara järnväg eller sjöfart. Det är en av anledningarna till att vi tycker att det var snedfördelat i den infrastrukturproposition som kom nu, och därför flyttade vi över medel.

Man måste tänka på att de pengarna innebär att man ska klara av 10–15 procent på tolv år. Det är inte rimligt att en sådan liten del av underhållsskulden ska klaras av. Är ledamoten nöjd med att en sådan liten del av underhållsskulden klaras av under så lång tid som tolv år, eller hade man velat se en annan fördelning än den vi faktiskt fick?

Anf. 139 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag håller mig kvar vid diskussionen om hur de olika trafikslagen påverkar klimatet. Detta med järnvägen är intressant.

Jag hade förmånen att under järnvägens år träffa den som är ansvarig för landtransporter i EU. Han gav ett väldigt klart besked till alla tågoperatörer och hela branschen att den infrastruktur som inte är klar före 2035 inte kommer att kunna tillgodoräkna sig klimateffekterna på grund av att vägtransporterna kommer att ställas om. Det sa alltså den som är högst ansvarig i hela EU. Det har regeringen tagit fasta på. Det är därför vi lägger oerhört mycket pengar på underhåll. På järnvägen kan man snabbt öka kapaciteten och få en överflyttning medan vägtransporterna ställs om. Klimatargumentet håller således inte riktigt för ny infrastruktur, utan man måste göra underhåll här och nu.

Ledamoten pratar mycket om Natos och militärens behov. De kommer ju att köra väldigt mycket på vägar, och det är precis det vi i regeringen tittar på och lägger mycket pengar på. Jag skulle vilja höra hur ledamoten ser på det.

Slutligen är det ingen idé att lägga mer pengar på Trafikverket om de säger att de inte kommer att kunna använda dem till underhåll utan att stänga och därmed sänka kapaciteten på järnvägen. Under nästa mandatperiod kan vi säkert lägga mer pengar, men man måste ta fram bättre produktionsmetoder först.

Anf. 140 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Ledamoten pratade återigen om överflyttning, men det finns ju ingenting att flytta över till. Det finns ingen kapacitet. Det är det som är det viktiga och som man måste fundera på. Det är tio år till 2035.

Man måste också fundera på hur lång tid det ska få ta att bygga ny kapacitet. Det är orimligt att det ska ta 20, 30 eller 40 år att bygga ny järnväg i vårt land.

Vad gäller försvaret har jag hört det precis motsatta. Allting som händer i försvaret är ju väldigt hemligt, men en av de saker som har sipprat ut är att Inlandsbanan är viktig för försvaret eftersom den varken är digitaliserad eller elektrifierad och därmed inte kan slås ut. Det är en järnväg. Det är alltså inte bara väg som är viktigt för försvaret. Man pratar också om öst-västliga stråk som inte längre finns, och då är det både väg och järnväg man diskuterar. Jag tror nog att det finns båda delar i detta.

Anf. 141 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! I dag ska vi debattera TU5 *Infrastrukturfrågor*.

Först vill jag hälsa minister Andreas Carlson välkommen hit till riksdagen. Det är väldigt positivt att ministern är här för att visa vikten av infrastrukturpropositionen.

Fru talman! Nu är vi inne i den kanske viktigaste perioden för landets infrastruktur. Omfånget och inriktningen på den nationella infrastrukturplanen ska beslutas. Det är det enskilt viktigaste beslutet för landets infrastruktur då det avgör vilken typ av infrastruktur som Sverige ska satsa på de närmaste tolv åren, fram till 2037. Riksdagen ska fatta beslut om den rekordstora totalramen på 1 171 miljarder kronor, en ökning med 27 procent.

Transportkapaciteten behöver både utvecklas och klimatanpassas. Transporter är viktiga för att människor ska kunna ta sig till jobbet och kunna resa på fritiden, samtidigt som företag också är beroende av pålitliga godstransporter. Sveriges konkurrenskraft och möjligheten att driva företag i hela landet är beroende av fungerande transporter.

I regeringens infrastrukturproposition föreslås hur budgeten ska fördelas på underhållet av väg och järnväg samt hur mycket ny infrastruktur som ska byggas. Till detta kommer ett dokument med regeringens inriktning för vart pengarna ska gå. Detta brukar inte tas upp i någon större utsträckning i debatten, men det är denna inriktning som sedan vägleder Trafikverket när de ska ta fram ett förslag till infrastrukturplan, där åtgärderna i detalj ska formuleras. Innehållet är därför mycket viktigt.

Fru talman! Regeringens prioriteringar är att satsningarna ska bidra till att människor på väg till jobbet och företagen snarast kan börja lita på att tågen kommer i tid och att vägarna håller för de allt tyngre fordonen.

Alla trafikslag ska prioriteras och samverka. Hela landet ska leva, och transportsystemet måste utvecklas i stråk så att vi snabbt kan få ut nyttan av till exempel järnväg. Vi måste också utveckla digitaliseringen av infrastrukturen för att få ut högre kapacitet ur befintliga vägar och järnvägar.

Transportsystemet ska också underlätta klimatomställningen och Sveriges förmåga i kris och krig, också med koppling till utvecklingen i vår omvärld och vårt medlemskap i Nato.

Fru talman! Vi måste underhålla vår nuvarande infrastruktur. Det är den åtgärd som påverkar människors dagliga transporter mest och snabbast. Det handlar till exempel om att ge tågen förutsättningar att komma i tid. Underhåll ger samtidigt den högsta samhällsekonomiska nyttan och den högsta klimatnyttan. Samtidigt måste vi investera i ny kapacitet där

det behövs och bygga bort flaskhalsar. Samhällsnyttan ska hela tiden stå i fokus.

Infrastrukturpropositionen omfattar 1 171 miljarder för perioden 2026–2037. Med mitt tidigare resonemang om att underhållet är den åtgärd som ger snabbast kapacitetsökning på järnväg och att det ökar trafiksäkerheten på våra vägar ger den föreslagna propositionen 354 miljarder till vägar, så att allt eftersatt underhåll kan åtgärdas under perioden.

Samtidigt får Trafikverket 210 miljarder för underhåll av järnväg, vilket innebär att Trafikverket kan få ned underhållsskulden så långt det är möjligt utan att kapaciteten på järnvägen blir lidande i alltför hög grad. Det är en balansgång.

Min förhoppning är att vi, med de uppdrag som regeringen har gett till Trafikverket att hitta effektivare underhållsmetoder, i nästa infrastrukturproposition kan se till att hela järnvägens underhållsskuld kan arbetas av. Den informationen har vi inte i dag därför att vi inte vet om man kommer att satsa så mycket på underhåll av järnväg att man verkligen kan nyttja dessa pengar.

Fru talman! Transportsystemet behöver också utvecklas och utökas för att människor ska kunna arbetspendla och företagen frakta sina varor. Regeringen föreslår 607 miljarder för att utveckla infrastrukturen. Vi undersöker också möjligheterna till alternativ finansiering för att kunna bygga ännu mer infrastruktur.

Vi har stora behov – från Malmbanan i norr, ny infrastruktur till Arlanda och nya sträckor i väst till en ny gränsöverskridande förbindelse till Danmark i söder. Inte minst har vi den sträcka som har störst kapacitetsbrist i hela järnvägsnätet: Göteborg–Alingsås. Göteborgs Hamn, Green Cargo och SJ pekar alla på denna sträcka som en av de sträckor som har absolut högst prioritet i Sverige. Där behövs två nya spår. Sträckan har stor påverkan på hela Sverige, både på den viktiga sträckan mellan Sveriges två största städer och på godsstråken, till exempel från Norrlandskusten och ned och ut genom Göteborgs hamn.

Fru talman! Det finns många akuta infrastrukturbehov, och pengarna ska räcka till jättemycket. Därför är den bristande kostnadskontrollen inom Trafikverket mycket bekymmersam. Riksrevisionen har i nio rapporter sedan 2017 lyft fram problematiken, men nu tar dagens regering äntligen tag i problemen.

Trafikverket har gjort en intern revision för högre kostnadskontroll och inför nu effektiviseringar på 600 miljoner. Regeringen har lyft 59 miljarder från infrastrukturpropositionen till anslag direkt till Trafikverket i budgeten för att Trafikverkets storlek ska kunna justeras genom budgetbeslut löpande varje år, precis som för övriga statliga myndigheter.

Vi inför också en reservfond som ska hantera projekt som drar över budgeten. Det innebär att vi vill komma bort från gökungar som puttar undan en massa andra projekt. Ett exempel är nya stambanor, som gick från 120 miljarder till 400 miljarder. Det är syftet med reservfonden.

Till detta lägger vi uppdrag om effektivare produktionsmetoder. Regeringen föreslår en lång rad åtgärder för att komma till rätta med Trafikverkets kostnadskontroll så att vi, när vi nu gör en rekordstor satsning på infrastruktur, också ska få mer infrastruktur för pengarna.

Fru talman! Vi behöver samarbeta bättre över gränserna, inte minst i Norden. Vi liberaler vill se ett gemensamt transportministerråd i Norden

och ett kraftigt utökat samarbete för att snabbare få till stånd gränsöverskridande vägar och järnvägar.

Fru talman! Nu till vår tids viktigaste fråga: klimatet. Transportsektorn står för en tredjedel av de svenska koldioxidutsläppen, och den största delen kommer från vägtrafik. Den svenska fordonsflottan måste elektrifieras.

Politikens viktigaste uppgift är att se till att laddinfrastrukturen inte blir en stoppkloss i omställningen och att vi satsar på inhemska fossilfria bränslen för att minska klimatpåverkan under övergången från dagens fordon. Vi behöver laddstolpar för personbilar där man bor och arbetar och längs våra vägar.

Därför hade Liberalerna och samarbetspartierna i budgeten för 2024 ett helt batteri av satsningar över en treårsperiod, 2024–2026, där vi gav stöd till inköp av ellastbilar, elarbetsmaskiner och lätta lastbilar. Vi lade också drygt 5 miljarder på Klimatklivet för att inte minst bygga ut laddinfrastrukturen. Sammanlagt har vi lagt nästan 12 miljarder över en treårsperiod, och vi är mitt uppe i denna satsning.

Samtidigt är Liberalernas och samarbetspartiernas satsning på underhåll ett effektivt sätt att få ökad kapacitet på järnvägen och samtidigt minska klimatutsläppen.

Godstransporterna behöver flyttas från lastbil till sjöfart och järnväg, men jag vill samtidigt understryka att detta inte är något självändamål. När utsläppen från bilar och lastbilar är lösta ska givetvis den mest samhälls-effektiva lösningen användas.

Flyget och sjöfarten behöver också ställa om från fossilt bränsle. Det är positivt att sjöfarten nu föreslås bli en del av EU:s utsläppsrättshandel. Samtidigt har besluten på EU-nivå om FuelEU Maritime och ReFuelEU Aviation ställt krav på inblandning av biobränsle och elektrobränslen i flygets och sjöfartens bränslen. På det sättet får våra företag konkurrensneutrala villkor inom hela EU. Infrastrukturpropositionen öppnar nu för bättre vägar och järnvägar till våra flygplatser och hamnar, så att vi kan förverkliga en effektiv samverkan mellan trafikslagen.

Ska vi klara våra klimatmål och effektivisera våra transporter krävs forskning, innovation och teknikutveckling, inte minst inom vägtransporter. Vi behöver utveckla självkörande bilar som är uppkopplade och betjänar en delningsekonomi i samhället. Vi behöver en lagstiftning som möjliggör att vi kan utnyttja den snabba teknikutvecklingen så länge den uppfyller säkerhetskraven och kraven på personlig integritet.

Avslutningsvis: Vi liberaler anser att infrastruktur ska prioriteras på samhällsnytta, kräver ökad kostnadskontroll och anser att Sverige behöver öka takten i klimatomställningen.

Med de orden yrkar jag bifall till utskottets förslag till beslut.

Anf. 142 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Gellerman för anförandet. Som alltid var det väldigt informativt kopplat till de olika förslagen.

Jag vill ändå ställa en fråga om någonting som jag inte riktigt fick klart för mig. Ledamoten nämnde vid ett par tillfällen sträckan Göteborg–Alingsås. Mig veterligen finns den inte med i planen. Kan ledamoten upprepa på vilket sätt hon ser att den kan komma igång i närtid? Kommer det att komma sådana besked att Trafikverket kan sätta igång planering och så vidare?

Jag har också en fråga om det ledamoten sa om omställning för klimatet. Ledamoten nämnde både i den tidigare debatten och i denna det treåriga projektet och de 4 miljarderna per år som var stöd för lätta lastbilar och så vidare. Samtidigt har man ju tagit bort stöd. Förstår ledamoten de reaktioner som kommer från olika branscher där man upplever att det finns en ryckighet och skulle önska en något större långsiktighet?

Det är oerhört stora investeringsbeslut som behöver tas. Ju tyngre fordonen är, desto större investering är det ofta. Kan ledamoten garantera att de här stöden kommer att finnas kvar så länge de behövs?

Vad jag förstår har det när det gäller borttagandet av stödet till elbilar uttryckts att det kanske gjordes lite för tidigt. Man hade inte kommit till den punkt då marknaden själv skulle ta över. Det har nämnts från Tidöpartierna med viss efterklokhet.

Men framför allt är jag nyfiken på att få höra vad ledamoten sa om Göteborg–Alingsås.

Anf. 143 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag tackar Ulrika Heie för frågorna.

När det gäller sträckan Göteborg–Alingsås var mitt parti Liberalerna och även ledamotens parti med och diskuterade innehållet i januariavtalet. Jag gjorde då upprepade försök att få in denna sträcka i den förra planen, eftersom den faktiskt är Sveriges största kapacitetsbrist och är akut för hela Norden. Jag hade dock ingen framgång med det.

Nu har vi tagit beslut om en stor infrastrukturproposition med 27 procent högre budget. Mycket går till underhåll, men större delen går fortfarande till ny infrastruktur. Som ledamoten vet kommer nu Trafikverket att ta fram ett förslag om vad pengarna ska läggas på. Det styrs också av inriktningsdokumentet till propositionen.

Det är många delar som denna sträcka faktiskt motsvarar – infrastruktur till hamnen, att ta bort flaskhalsar och så vidare. Det är alltså många saker som pekar på att sträckan kan komma in. Det kommer ett beslut under våren 2026. Man måste ju ha pengarna innan man kan börja bygga.

Sedan håller jag med om att långsiktigheten i olika stödåtgärder är jätteviktig. Samtidigt händer det så otroligt mycket nu att man kanske inte kan ha stöd som är längre än exempelvis tre år. Sedan får man utvärdera dem och se hur man ska gå vidare.

Anf. 144 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Eftersom ledamoten nämnde att detta inte hade framgång i det förra planarbetet får jag väl önska framgång i det här. Jag tror att i princip hela Sveriges näringsliv ser behovet av satsningar när det gäller Göteborg–Alingsås. Vid ett seminarium där både ledamoten Gellerman och jag medverkade fick vi ett önskemål från Norrbottens Handelskammare om vikten av att denna sträcka kommer med i nästa plan.

Samtidigt låter det lite oroande om det ska behöva dröja mer än ett år – ett och ett kvarts år eller vad det nu kan vara tills nästa plan kommer. Ska vi leva i ovisshet så länge och inte kunna använda tiden fram till dess till att göra ett planarbete, om vi nu ändå upplever att det jackar i alla boxar som behövs för att detta ska bli verklighet? Men jag ser fram emot att få följa detta.

När det gäller de treåriga satsningarna på att göra hela transportsektorn mer klimatsmart undrar jag: Vad gjordes det för utvärderingar när man tog bort stödet till elbilar? Upplevde ledamoten att det gjordes en värdig utvärdering när man gjorde om den delen, eller finns det saker att lära sig av i den processen så att man inte gör om dem inför utvärderingar framöver?

Anf. 145 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag tackar för de vidare frågorna.

För att bara kort dröja mig kvar vid Göteborg–Alingsås var det ju så i den förra planen, och det stod också ledamoten bakom, att vi skulle lägga ännu mer pengar på nya stambanor. Det fanns inte mycket utrymme, och det var också ett stort överhäng som skulle ha gått in i den här planen om inte vi hade stoppat det. Det är en av grundorsakerna – det är jag övertygad om – till att den här sträckan inte kom in. Nu hyser jag betydligt större hopp, utifrån ingångarna i det här samarbetet, om att sträckan kan komma in i planen.

Ledamoten frågade också om borttagandet av elbilsbonusen. Vi liberaler ansåg att den skulle tas bort, dock kanske inte så abrupt som bara över en helg. Man kunde kanske ha gjort det på åtminstone två månader. Jag har själv varit bilsäljare och vet att man behöver lite tid för att avsluta affärer. Men när vi tog det beslutet sålde man faktiskt mer än 50 procent laddbara bilar. Då anser jag att marknaden har tagit över ansvaret för försäljningen. Då ska vi inte ha den typen av generella stöd.

Nu har vi infört stöd till personer ute på landsbygden som inte har de ekonomiska musklerna att kunna köpa en elbil. Vi har alltså förändrat det stödet lite grann.

Här måste man följa utvecklingen. Jag har en släkting som precis har köpt en elhybrid, alltså en bensinbil, och fick den till väldigt lågt pris på grund av att marknaden inte längre vill ha bensinbilar. Jag tyckte att det var väldigt positivt. Nu pågår omställningen. Vi ser att intresset för bensinbilar minskar drastiskt.

Anf. 146 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Som kuriosa kan jag säga att jag väl är den enda som har anmält tio minuters talartid i den här debatten.

Vi sverigedemokrater vill bifalla den ekonomiska ram som ligger som förslag till beslut från trafikutskottet.

Vi debatterar nu den omfattande propositionen om Sveriges infrastruktur och de ekonomiska ramar som ska gälla de kommande tolv åren. Denna proposition spänner över nästan 10 000 mil statlig väg och cirka 1 420 mil statlig järnväg, sjöfart och luftfart.

Som alla säkert känner till valde regeringen och Sverigedemokraterna att avbryta den kostsamma satsningen på höghastighetståg och har nu valt en annan inriktning för järnvägen men också en annan inriktning för vägnätet.

Sverige brottas med stora problem med ett eftersatt underhåll av vår infrastruktur. Vi Tidöpartier har därför lagt fokus på att återta så stor del av underhållsskulden som möjligt. Vi tillskjuter 27 procent mer ekonomiska medel till de ramar som reglerar infrastrukturpropositionen. Det innebär att det totala anslaget, som ni hört tidigare här i dag, kommer att uppgå till 1 171 miljarder kronor. Jag välkomnar att vi har nått en samsyn

med regeringen och ministern om ett rejält tillskott till vår infrastruktur och den nationella planen.

Dessutom tar vi itu med Trafikverkets problem med ständigt ökade kostnader för den interna verksamheten. För att tydliggöra detta lyfter vi ut kostnaderna som Trafikverket har för sin interna verksamhet, anslagen till själva myndigheten, och lägger det som en egen post. Denna post, som vi lyfter ut, kommer att uppgå till 59 miljarder under den kommande tolvårsperioden. Härmed får vi en transparens kring Trafikverkets egna kostnader och personalökning eller för den delen om man lyckas effektivisera sin egen verksamhet.

Utöver detta ser vi satsningar på att förnya flottan av isbrytare, medfinansiering av tunnelbaneprojekt med mera.

Som jag nämnde föreslår vi att det ska antas en ny inriktning. Vad innebär det? Jo, vi har som fokus att återta hela underhållsskulden på vägsidan. Att låta infrastruktur förfalla innebär betydligt högre kostnader än om man underhåller den kontinuerligt på ett adekvat sätt. Om en väg har slitits ned tillräckligt mycket krävs det helt andra, mer långtgående insatser för att återställa dess skick. Anslagen för vägunderhåll, drift och reinvestering höjs därför markant med 157 miljarder och landar på hela 354 miljarder kronor för planperioden.

Vad beträffar statlig järnväg höjs anslagen även där, men på grund av att Trafikverket har meddelat att man saknar kapacitet för att återta hela underhållsskulden landar detta anslag på en lägre nivå, närmare bestämt 210 miljarder kronor. Det är ändå en höjning med 45 miljarder kronor. En mindre andel, 10–15 procent, av underhållsskulden beräknas detta anslag räcka till att återta.

Det hade givetvis varit önskvärt att amortera av hela underhållsskulden även här, men då Trafikverket bedömer att man av olika anledningar inte har kapacitet för att återta mer av underhållsskulden är det föga klokt att anslå mer medel. Men, som jag sa tidigare, om det skulle se annorlunda ut om fyra år öppnar det givetvis för ett nytt ställningstagande.

Mer än halva utrymmet i infrastrukturpropositionen riktar sig till investeringar i infrastrukturen, närmare bestämt 607 miljarder. I vilka projekt dessa kommer att landa fastslås sedan i den nationella planen, som vi lär anta om cirka ett och ett halvt år. Det är kanske inte så lätt att förstå för den som kommer utifrån och lyssnar på debatten. Men det är så det går till.

Fru talman! Vi bedömer att vi kan stärka underhållet rejält och bibehålla takten på investeringar. Men det är under förutsättning att vi inte ser en fortsatt orimlig prisstegring på anläggningssidan. Vi ska komma ihåg att förra regeringen anslog 25 procent mer i sin budget för 2022–2033. Men kostnadsökningarna på väg- och järnvägssidan har inte bara ätit upp den höjningen, utan vi har sett att underhållsskulden på väg- och järnvägsidan, trots anslagsökningen på 25 procent, ökade under den förra mandatperioden. Detta oroar mig riktigt mycket.

Vi har även sett att kostnaderna för större byggprojekt som Varbergstunneln, Förbifart Stockholm, Västlänken eller tunnelrenoveringen på Bohusbanan har sprungit iväg. Bara för Bohusbanan sprang kostnaden iväg från 495 miljoner till nästan tre gånger så mycket – 1,3 miljarder. Om vi inte får bukt med orimliga kostnadsökningar kan vi inte bara fortsätta att ösa pengar över Trafikverket utan att få ut något för dem.

Prot. 2024/25:48
11 december

Infrastrukturfrågor

För Varbergstunneln var prognosen 2,9 miljarder 2009, och det ser ut att landa på 8,9 miljarder. För Västlänken pratar vi om 16 miljarder mer än initialt, och för Förbifart Stockholm, som 2009 beräknades kosta 25 miljarder, är det nu uppe i över 51 miljarder.

Att bygga i underjorden är riskabelt och har gång på gång visat sig vara svårt att kostnadsberäkna. Detta oroar mig vad beträffar Ostlänken, som vad jag kan se ska få 27 tunnlar.

Fru talman! Även myndigheter har en tendens att bli dyra. Inte bara myndigheten Trafikverket har blivit dyrare i sig. Det gäller även för dess inköpta verksamhet. Trafikverket är i dag och har hela tiden varit en beställarorganisation.

Sverigedemokraterna har hela tiden varit väldigt tydliga med att sammanslagningen 2010 av Vägverket och Banverket till Trafikverket var ett enormt misslyckande. Den före statsministern Fredrik Reinfeldt sjösatte detta projekt under sin första mandatperiod. Hans intention var att minska kostnaderna – läs personalen – med 15 procent. Det låter, kan till och med jag erkänna, som en god tanke. Men resultatet kan vi se nu. Från att ha varit 6 806 anställda vid sammanslagningen 2010 är de i dag över 11 000 anställda. Och inte en enda av dem har som uppgift att underhålla en meter väg alternativt järnväg.

I takt med att tiden går försvinner också mer och mer av kompetensen, när alla som har erfarenhet av att arbeta i fält på väg eller järnväg försvinner successivt. De slutar eller går i pension. Man slog nämligen inte bara ihop Vägverket och Banverket till jättekolossen Trafikverket. Man tog också bort de naturliga karriärvägarna genom att ta bort underhållet i egen regi. Det är en av de springande punkterna.

Banverket Produktion blev Infranord, och Vägverket Produktion blev Svevia. Det är två numera statliga bolag. Men det slutade inte där. Man tog också bort den egna konsultverksamheten 2009. Banverket Projektering och Vägverket Konsult blev Vectura Consulting. Det var först ett statligt bolag men såldes till Sweco 2013.

I stället för att ha 1 200–1 300 egna konsulter in house med kompetens blev man från Trafikverkets sida tvungen att köpa in extremt dyra externa konsulter, och det är man såklart än i dag. När jag själv jobbade på Trafikverket – jag har inte varit där sedan 2013–2014 – kostade elkonsulterna ungefär fyra gånger så mycket som vi gjorde per timme. Jag gissar att det är samma förhållande i dag. Det är i alla fall inte sannolikt att det är billigare.

Fru talman! Jag vill med detta ha sagt att det är lätt att med ett klubbslag här i riksdagen befästa ett avvecklingsbeslut som slår sönder en väl fungerande verksamhet. Men det tar flera år att återskapa en sådan fungerande verksamhet igen. Vad beträffar konsultverksamheten tror jag inte ens att det skulle räcka med ett decennium för att återskapa den – tyvärr.

Fru talman! De kommande tolv åren ska 1 171 miljarder fördelas på underhåll och investeringar. Sverigedemokraternas ingångsvinkel är att skattebetalarna ska få så mycket underhåll och investeringar som möjligt för sina pengar. Det är inte möjligt med mindre än att ett ordentligt omtag görs när det gäller Trafikverkets organisation. Det har bevisats gång på gång att den blivit alldeles för stor för att styra.

Organisera verksamheten efter trafikslagen väg och järnväg, och låt Svevia och Infranord gå upp i den nya organisationen, så att kompetensen

åter finns in house. Jag tycker faktiskt också att man borde återskapa den egna konsultverksamheten. Det får ta den tid det tar. Det är så mycket billigare att ha den in house. Det är inte bara billigare; det är också värt mycket mer för den interna kompetensen.

Trafikverket, så länge det finns, behöver också arbeta med en mer långsiktig strategi för att förebyggande underhålla anläggningen. Det finns till exempel ett enormt uppdämt behov av att byta ut räls och spårväxlar. Vi har de senaste åren haft stora problem med rälsprickor, vilka kan härledas till dålig räls från Domnarvet mellan 1976 och 1982, men det saknas ett program för att skyndsamt byta ut dessa räler.

Trafikverket informerade utskottet för ett par år sedan att cirka 300 mil av rälsen på vårt cirka 1 400 mil långa järnvägsnät är slitna och i behov av att bytas ut, men takten för detta är alldeles för låg. Exempelvis skrev DN att över 40 procent av Malmбанan har sliten räls som är mer än 30 år gammal. När det gäller spårväxlar skulle man behöva byta ut mer än ett par hundra om året för att komma i kapp med underhållet, men takten varierar mellan 20 och 80 per år. Denna ojämna takt och det faktum att Sverige ofta har växlar som inte är standardiserade gör det tufft för den enda tillverkaren av spårväxlar i Sverige. Här är ett mer långsiktigt och intensifierat arbetssätt nödvändigt.

Lika känsligt är det inte på vägsidan då det inte är lika nischat eller lika tekniskt som järnvägen, men Trafikverket har slagit larm om att vägnätet på de mindre och medelstora vägarna successivt bryts ned. Det finns bara medel till att upprätthålla standarden på de större vägarna. Med den kraftigt ökade budget som nu går till vägunderhåll är vår förhoppning att standarden på vägnätet successivt förbättras och att all underhållsskuld kan arbetas bort, givet att kurvan för kostnadsutvecklingen planar ut.

Fru talman! Jag vill avrunda med vinterväghållningen. Trots Trafikverkets ord om bot och bättring eller till och med ibland smått bisarra påståenden där man menar att vägar med flera timmars stopp är väl plogade och saltade eller sandade står vi här igen. Det är samma sak år efter år. Man klarar inte ens av att hålla de absolut största och viktigaste europavägarna farbara. Preventiv saltning utförs inte som den ska. Snö- och halkbekämpningsinsatser kommer för sent och i för liten omfattning.

Vi ser dessutom att allt färre lämnar in anbud på vinterväghållning då man inte får betalt för att ha dyr utrustning och personal i beredskap. Upphandlingsmodellen måste helt enkelt göras om så att man de facto säkerställer framkomligheten på vägarna och så att entreprenörerna får skäligt betalt för sin utrustning och beredskap.

Anf. 147 MALIN ÖSTH (V):

Fru talman! Jag vill inledningsvis kommentera Sverigedemokraternas hållning i frågan om järnvägsunderhållet. Det är uppenbart att Sverigedemokraterna går i opposition mot sig själva. Det kan man göra om man vill. Men Sverigedemokraterna har ju också ställt sig bakom infrastrukturpositionen, och där är lösningen på järnvägs krisen att vi ska ge Trafikverket i uppdrag att vässa sin beställarkompetens och stärka sin kostnadskontroll. Det uppfattar jag som djupt otillräckligt. Systemfelet, som jag även hör Sverigedemokraterna beskriva i bra anföranden, lämnas ohanterat.

Fru talman! Denna infrastrukturproposition läggs fram i en kritisk tid. Trycket och kravet på upprustning och utbyggnad av transportinfrastrukturen är större än någonsin.

Regeringen har gett sin infrastrukturproposition namnet *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*. ”Vägen till” betyder att vi inte är där i dag. Sverige har inte en pålitlig infrastruktur, och så är det verkligen. Läget är allvarligt – allvarligare än på mycket länge.

På vägsidan klassas 11 procent av vägnätet som mycket dåligt och 23 procent som dåligt. Det betyder att mer än var tredje statlig väg ses som dålig eller mycket dålig. Ju längre upp i landet man kommer, desto sämre blir skicket, vilket betyder att vi också har stora problem med likvärdighet över landet.

På järnvägen är problemen än mer akuta. Underhållsskulden på järnvägen är tre gånger större än på vägnätet, och skulden ökar också med ofattbara 400 000 kronor i timmen.

Förutom underhållsskulden finns också en stor kapacitetsbrist. Resandet på järnväg har mer än dubblats de senaste decennierna, men järnvägen har inte byggts ut. Risken är överhängande att hela Sverige förvandlas till en flaskhals.

Att svensk infrastruktur ser ut på det här sättet är ett nationellt haveri. Det påverkar tågresenärer negativt varje dag, men det är också ett av de allvarligare hoten mot svensk industri, svenskt näringsliv och en hållbar och robust samhällsutveckling.

Vad gäller just underhållsskulden är det positivt att regeringen i sin proposition lyfter fram vikten av vidmakthållande och av att hantera ett väldigt eftersatt underhåll. Det tycker jag verkligen. Men skillnaden i ambition mellan trafikslag är verkligen slående. Trots att infrastrukturministern beskriver järnvägen som ryggraden i svensk ekonomi hanteras järnvägens underhållsskuld i betydligt lägre omfattning än vägens. Av underhållsskulden för väg ska 100 procent hanteras, mot bara 10–14 procent av underhållsskulden för järnväg.

Det här är otillräckligt. Det räcker inte att på tolv år bara åtgärda en tiondel av järnvägens underhållsskuld. Vänsterpartiet avsätter därför mer resurser till järnvägsunderhåll än vad regeringen gör. Vi betonar också de regionala banornas viktiga roll och föreslår en lånefinansiering av nya stambanor för att kunna bygga ut kapaciteten.

Fru talman! Jag vill återknyta till något som flera av ledamöterna i trafikutskottet redan har varit inne på. Frågan om järnvägsunderhållet handlar inte bara om mer eller mindre resurser, utan det handlar också om hur vi organiserar järnvägsunderhållet.

Jag hade i slutet av förra veckan glädjen att ha en interpellationsdebatt med ministern om hur ett kostnadseffektivt underhåll av järnvägen ska uppnås. Här är vi helt uppenbart inte överens. Men jag hoppas att vi blir överens snart för tiden går och siffrorna talar sitt tydliga språk. Underhållsskulden på järnvägen skenar i dag i ett avreglerat, marknadsutsatt järnvägssystem som ingen lyckas ta det samlade ansvar för som behövs.

I Trafikverkets förförre inriktningsunderlag – för åren 2018–2029 – uppskattades underhållsskulden på järnväg uppgå till 36 miljarder. Nu, inte så många år senare, är skulden uppe i 91 miljarder. Den här kurvan måste brytas. Denna ökning, som är synnerligen anmärkningsvärd, borde

vi prata betydligt mer om. För att på allvar hantera detta föreslår vi från Vänsterpartiet att järnvägsunderhållet återtas i offentlig regi.

Problemet på svensk järnväg är ett systemfel. Så länge det systemfelet inte åtgärdas kommer problemen att kvarstå. Med nuvarande takt och tempo kommer det att ta 350 år att åtgärda underhållsskulden på järnvägen. Vi kan inte vänta i 350 år på att få en järnväg som fungerar. Denna tidsaspekt lämnar regeringen och Sverigedemokraterna utan ett tydligt svar, vilket är en jättestor brist.

Fru talman! Infrastrukturpropositionen läggs fram i en kritisk tid kopplat till de stora behoven och att så stor del av svensk infrastruktur kommer att uppnå sin tekniska livslängd under planperioden. Men det är också en kritisk tid på fler sätt.

Propositionen har som sagt en planperiod på tolv år, vilket betyder att 2030, året då vi ska ha minskat transportsektorns utsläpp med 70 procent, ligger inom planperioden. Men det betyder naturligtvis också att det som görs eller inte görs de kommande åren kommer att påverka nästa målpunkt, år 2045, då Sverige ska ha uppnått nettonollutsläpp.

Det betyder att denna proposition borde ha fullt fokus på omställning av transportsektorn och utförligt beskriva hur vi ska uppnå ett transporteffektivt samhälle. Det gör den inte. Den tydliga beskrivningen saknas.

Jag nämnde Trafikanalys utvärdering av de transportpolitiska målen i mitt anförande i den föregående debatten och talade då om funktionsmålet. Men Trafikanalys behandlar också hänsynsmålet och konstaterar då att 2030-målet inte kommer att nås.

Utsläppen från transportsektorn minskade förra året med 1 procent. Det är tio gånger mindre än vad som behövs. Det är också troligt att utsläppen framöver i stället för att minska i en otillräcklig takt kommer att öka som en följd av regeringens politik. Det duger inte. Antagna miljö- och klimatmål ska nås.

Det är också därför Vänsterpartiet säger att man måste gå från prognosstyrning till målstyrning i infrastrukturplaneringen, så att man säkerställer en planering där klimatmålen får ett faktiskt genomslag. Så länge man har prognosstyrning kommer klimatmålen inte att nås. Det här är en kritik som vi har framfört under många år. Det är också en kritik som i dag delas av i stort sett hela Myndighetssverige.

Jag vill flika in att det inte kommer att räcka att varje enskilt transportslag blir mer hållbart. Det är jätteviktigt i sig, men det krävs också transporteffektivitet, det vill säga överflyttning mellan transportslag – från bil över till kollektivtrafik, cykel och gång och från väg över till sjöfart och järnväg. Det är den förflyttningen som jag saknar beskrivningar för.

Fru talman! Det finns väldigt mycket mer att säga, men jag stannar där och yrkar avslutningsvis bifall till reservation nummer 2.

Anf. 148 LINUS LAKSO (MP):

Fru talman! Miljöpartiets vision är prisvärda och hållbara transporter i hela landet. Sverige ska ha en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela, där järnvägen byggs ut och där tågen går i tid. Det är viktigt att skapa förutsättningar för näringslivets och människors vardag med hållbara resor, jobb, utbildning, service och nöjen samt en effektiv godstrafik som har låg miljöpåverkan och främjar jobb och utveckling i hela landet. Transportsektorn ska också bidra till både regional

utveckling och landsbygdsutveckling samt värna människors hälsa, miljö, den biologiska mångfalden och klimatet.

En välfungerande och hållbar transportinfrastruktur samt goda förutsättningar för digitala möten stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling. Den statliga transportinfrastrukturen måste utvecklas och förvaltas i hela landet, så att de övergripande transportpolitiska målen nås, miljökvalitetsmålen klaras och klimatmålen, som har beslutats av Sveriges riksdag och EU, nås. Tyvärr leder inte regeringens politik till detta.

Transportsektorn står i dag för ungefär 30 procent av klimatutsläppen. Vi har en klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk som gäller. Regeringen är ålagd att ta fram en klimathandlingsplan, vilket man har gjort. Klimatpolitiska rådet, som består av några av Sveriges främsta experter, dömer ut regeringens klimatpolitik efter noter. Regeringen saknar en plan för klimatet. Planen visar inte hur vi når målen, varken på kort eller på lång sikt, säger rådets vice ordförande. Rådets slutsats är att regeringens plan inte är en plan för att nå vare sig Sveriges mål eller EU-åtagandena, och ansvaret för att nå målen skjuts över till nästa mandatperiod, säger rådets ordförande.

Sverige ska nå hela vägen till nettonoll 2045, är regeringens ambition. Vad finns det för åtgärder som gör att vi når dit? När vi tittar på det visar det sig tyvärr att de åtgärderna inte finns i planen. Vi menar därför att regeringens handlingsplan är missvisande och brister i saklighet, säger professor Björn Sandén.

Det här är ett misslyckande som återkommer i regeringens infrastrukturpolitik, som vi debatterar här i dag. Men inte nog med det – jag kan också konstatera att regeringens infrastrukturpolitik kommer att leda till att väldigt många får stå och vänta på försenade och inställda tåg även i fortsättningen.

Tidöpartierna höjer järnvägsunderhållet med ynka 5 procent. Att enbart en mindre del av järnvägsunderhållet bedöms återtas är ett totalt misslyckande av regeringen. Speciellt med tanke på de väldigt stora ord som man har beskrivit det här problemet med blir jag alldeles häpen över de otroligt låga ambitionerna i regeringens infrastrukturproposition.

Tågförseningar och inställda tåg drabbar allt fler och inträffar allt oftare. Det påverkar både person- och godstransporter, och ytterst påverkar det förtroendet för järnvägen i sig. Det behövs en rejäl ambitionshöjning, och ambitionen måste vara att återta hela underhållet inom rimlig tid. Då behöver man se över hur hela systemet funkar.

Underhållet av järnvägen har under lång tid lagts ut på entreprenad till privata utförare. Med marknadskrafterna skulle det bli billigare och bättre, tänkte man. Men likt i andra länder som gjort samma sak har det i stället blivit dyrare och sämre. Vi vet att flera andra länder som gått den här vägen har dragit i nödbromsen och backat. Till exempel har Storbritannien, Estland och Nya Zeeland backat från den här typen av reformer och återtagit järnvägsunderhållet i statlig regi. Som en tidigare ledamot var inne på är det faktiskt en stor skillnad mellan annan infrastruktur och just järnvägen, som är ett sammanhållet system. Där behöver man en myndighet som tar ett helhetsgrepp om underhållet.

Vi kan konstatera att inte heller sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket har skapat de fördelar som var avsikten. 15 år

är tillräckligt för att dra slutsatsen att det inte blivit som det var tänkt. Sverige behöver en statlig myndighet som tar ett helhetsgrepp och ägnar sitt fulla fokus åt järnvägen.

Miljöpartiet anser att det är angeläget med stora satsningar på sammanhängande stambanor för järnvägen i hela Sverige. Regeringen har stoppat viktiga investeringar i ny järnväg i södra Sverige, och i norra Sverige saknas beslut om angelägna satsningar. Detta har skapat en stor osäkerhet kring hur Sveriges framtida järnvägsinfrastruktur ska utvecklas. Regeringen saknar helt en vision för den svenska järnvägen. De befintliga stambanorna byggdes under 1800-talets senare del, och deras betydelse för svensk ekonomi kan knappast överskattas.

Den järnväg som har byggt Sverige starkt står inför stora utmaningar. Infrastrukturen har brister i kapacitet och eftersatt underhåll. När delar av järnvägen har nått kapacitetstaket går det inte att vare sig öka tågresandet i tillräcklig utsträckning eller frakta mer gods på järnvägen. Sverige behöver därför omedelbart återuppta planeringen för bygget av nya stambanor men även bygga ut järnvägen runt om i hela Sverige. Inte minst behövs dubbelspår på nya Ostkustbanan, och utbyggnaden av Norrbottenbanan behöver komma igång omedelbart. Sträckan Stockholm–Oslo är ett annat exempel, och även Göteborg–Alingsås har nämnts. Det är absolut inte en uttömmande lista. Det här är otroligt angeläget.

Det klarar vi om vi lägger fram en investeringsbudget, som vi har diskuterat hela eftermiddagen här i kammaren och som jag vet att flera partier tycker är en bra idé. Men så är nu inte fallet, och därför kommer vi inte att klara de utmaningar vi står inför med den förda politiken.

En annan viktig kommande länk är Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Tyskland och Danmark som förväntas öppnas år 2029. Hela utskottet var nyligen på studiebesök i Köpenhamn, så alla bör vara mycket väl medvetna om detta. Det innebär avsevärda restidsvinster mellan södra Sverige och Tyskland.

Trafikflödena till Sverige och även till Norge väntas öka ganska kraftigt. Men här har regeringen inte gett de nya förutsättningarna tillräcklig uppmärksamhet. Vi kommer att sakna kapacitet i Sverige för att ta emot de ökade trafikflödena.

Sammantaget ser jag regeringens infrastrukturproposition som en förlorad möjlighet att ställa om transportsektorn, se till att vi har en fungerande infrastruktur i hela landet och framför allt att vi klarar att nå våra miljö- och klimatmål.

Sedan kan man nämna, som någon var inne på, att även framtidens transporter huvudsakligen kommer att ske med den infrastruktur vi har i dag. Därför behöver vi återta underhållet på både järnväg och väg.

Vi behöver också en politik för en snabb och kraftig elektrifiering, och vi behöver fasa in hållbara bränslen i allt som inte kan elektrifieras på kort sikt. Vi behöver nyttja den infrastruktur vi har mycket effektivare med längre tåg och bättre signalsystem.

Vi behöver få tillbaka stadsmiljöavtalen så att vi kan främja cykel, kollektivtrafik och gång i våra städer. Vi vill också ha ett landsbygdsmiljöavtal så att vi kan främja hållbara transporter i hela landet. Det skulle ge kommunerna både i större städer och på landsbygden goda förutsättningar att investera i hållbar infrastruktur.

Prot. 2024/25:48
11 december

Infrastrukturfrågor

Sedan tycker vi också att det är en bra idé, som bland annat Ulrike Heie var inne på, att titta på en infrastrukturberedning. Det är förödande med den ryckighet vi har sett när det gäller så stora, viktiga och tunga investeringar. Vi har investeringar på hundratals miljarder där man med kort varsel bara drar i handbromsen. Man slösar otroligt mycket med resurser och med skattebetalarnas pengar som har gått till planering för att lösa de problem som vi ser behöver lösas.

Fru talman! Återigen: Det dystra resultatet av regeringens politik är att vi missar klimatmålen samtidigt som Sveriges tågresenärer lämnas i sticket, med fortsatt försenade och inställda tåg.

Miljöpartiet står såklart bakom alla reservationer som vi har i betänkandet. Men för tids vinning yrkar jag bara bifall till reservation 4.

Anf. 149 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Ledamoten Linus Lakso ställde en fråga. Det blev lite galet i förra debatten vi hade. Frågan handlade om huruvida jag var nöjd med att Trafikverket ansåg att man som mest kunde återta 10–15 procent av underhållet. Ledamoten Linus Lakso får jättegärna ställa om den frågan till mig, men det står ledamoten fritt att göra det.

Jag har också en fråga till ledamoten. Delar ledamoten min och för den delen Trafikverkets åsikt att runt 1 500–2 000 växlar är slitna och behöver bytas ut?

Anf. 150 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Tack, Patrik Jönsson, för frågan!

Jag kan absolut ställa om frågan. Jag blev faktiskt inte riktigt klok på svaret. Jag uppfattade det som att Patrik Jönsson inte var nöjd med att bara återta 10–15 procent av underhållet. Om det är så att Patrik Jönsson är väldigt nöjd med det är det bra med ett förtydligande. Jag tycker att det är ett stort misslyckande.

Det är visserligen så att Trafikverket säger att med nuvarande struktur och nuvarande arbetsform klarar man inte av att återta mer. Men med tanke på att jag vet att Patrik Jönsson är väldigt kritisk till nuvarande struktur och nuvarande arbetssätt är det väldigt förvånande att vara nöjd med det och att inte se att här är det politikens – regeringens och riksdagens – roll att se till att vi har myndigheter som jobbar effektivt och att vi har ett underhåll som sköts på ett effektivt sätt.

Det är klart att man inte kan vara 100 procent säker på att man skulle lyckas göra det effektivare. Men jag är 99 procent säker på att det skulle gå att göra effektivare än i dag. Att inte ens försöka och bara acceptera Trafikverkets ”Nej, tyvärr, det går inte att göra effektivare” tycker jag faktiskt är rätt häpnadsväckande från Tidöpartiernas sida. Där skulle man verkligen behöva se över de strukturer som vi vet kanske inte är optimala för att kunna återta underhållet. Men förtydliga gärna svaret på frågan.

Det är säkerligen 1 500 slitna växlar. Jag kan varken säga bu eller bä om det, för jag har inte hört just den siffran. Men det kan säkert stämma.

Anf. 151 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Vi börjar med den första frågan. Jag tackar för att jag fick frågan omställd. Mitt svar är precis som tidigare. Nej, jag är absolut inte nöjd med att Trafikverket är oförmöget att lyckas underhålla mer än bara

10–15 procent. Men jag hade varit mer nöjd, eller mindre missnöjd, om inte Socialdemokraterna och Miljöpartiet hade lämnat en gigantisk underhållsskuld efter sig med dessa problem.

Fru talman! När det gäller växlarna kostar det i genomsnitt cirka 5 miljoner kronor att byta en spårväxel. Det har blivit jättedyrt. Det kostade tidigare under miljonen, om vi går tillbaka inte så långt i tiden.

Oavsett det har växlarna fått förfalla under Socialdemokraternas och Miljöpartiets styre under åtta års tid. Samtidigt ökade ni personalen på Trafikverket under er tid i styret. Det var inte bara under er tid i styret. Men personalen ökade markant under de åtta åren med ungefär 3 000 personer. Om det var 3 200 eller 2 900 behöver vi inte gå in på i detalj.

Det är ungefär en kostnad på drygt 2 miljarder per år för detta. De 2 miljarderna per år hade räckt till att byta 400 växlar. Det låter fint när ledamoten Linus Lakso talar här. Men i själva verket har ni inte varit förmögna att över huvud taget göra någonting annat än att låta underhållsskulderna för väg och järnväg svälla. Hade det funnits en underhållsskuld i luften för flygplan hade den varit gigantisk.

Anf. 152 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Underhållsskulden har som nämnts ökat ända sedan vi tog bort möjligheten till en investeringsbudget 1980. Jag menar att det är ett systemfel. Det är bara att beklaga att vi inte har kommit till rätta med det tidigare.

Men med den insikten kastar Patrik Jönsson ganska mycket sten i glas-hus här. Vi kan konstatera att med den infrastrukturproposition som nu läggs fram kommer underhållsskulden bara att växa och växa. Man återtar bara en bråkdel av underhållsskulden. Den kritiken kan jag bara skicka iväg som en tillbakakaka, för här misslyckas man lika kapitalt.

Jag ska nämna att vi faktiskt har höjt anslagen till underhåll ganska rejält. Men det är bara att konstatera att det är ett systemfel på flera nivåer. Vi behöver en myndighet som är mer fokuserad. Vi behöver återta underhållet i statlig regi likt många andra länder som först har lagt ut det på marknaden och sedan insett att det inte var någon bra idé, i varje fall inte just för järnvägen.

Vi behöver också en investeringsbudget där man separerar löpande utgifter, som underhåll, och stora investeringar som man gör mer sällan. Det görs ju inte med den här regeringens politik heller. Det är bara att beklaga att man trots denna vetskap och trots att det faktiskt finns en majoritet i Sveriges riksdag för att åtgärda i alla fall några av dessa problem inte gör det.

Konsekvensen är ju att folk – trots Patrik Jönssons goda ambitioner – kommer att få fortsätta stå och vänta på försenade och inställda tåg.

Anf. 153 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag tänkte adressera diskussionen om att ha en investeringsplan för infrastrukturen i Sverige. I en tidigare debatt hörde vi att man som ett motiv tog upp hur man på 1800-talet hade en investeringsplan när man började bygga stambanorna. Man byggde då med lånade pengar.

Nu är det så att jag gick en kurs i ekonomisk historia i början av 2000-talet. Där fick jag reda på ett väldigt intressant faktum, nämligen att vi på

1910-talet var det mest skuldsatta landet i världen per capita när vi hade byggt de här stambanorna.

När vi skulle låna dessa pengar stod vi och valde mellan om vi skulle låna pengar i England eller i Tyskland. Valet landade på Tyskland. I och med det som hände i Tyskland på 20-talet med deras hyperinflation försvann dock våra lån. Vi hade alltså i princip fått vår infrastruktur gratis.

Man kan bara tänka sig vad som hade hänt om vi hade tagit lånen i England i stället. Om Sverige hade varit det mest skuldsatta landet i hela världen, hur hade vår tillväxt och utveckling då sett ut?

Anledningen till att vi blev av med lånen var alltså olycklig, men att använda det som ett argument för att vi ska ha en infrastrukturplan i dag kanske inte är det bästa.

Sedan tänkte jag också ställa en fråga. Ni vill lägga mycket mer pengar på underhållet, men hur tänker ni att kapaciteten på järnvägen ska kunna upprätthållas om ni vill ha så mycket mer underhåll och Trafikverket säger att de inte klarar det?

Anf. 154 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Tack, Helena Gellerman, för frågorna!

För det första kan jag konstatera att det är tur att man faktiskt ganska enkelt kan räkna på ekonomi. Det har vi naturligtvis också gjort när vi har lagt fram den här investeringsbudgeten. Vi har satt en ram på upp till 100 miljarder per år i tio år just för att klara klimatomställningen och för att kunna göra de investeringar som behövs. Det är en investering vi gör för flera hundra år framåt, för om vi inte klarar klimatutmaningen får vi lida av det länge och väl.

Sverige har numera en av världens lägsta statsskulder, men vi har efter-satta investeringar. Det vore ganska dumsnålt att låta järnvägen förfalla och inte ha den infrastruktur som behövs både för att nå klimatmålen och för att faktiskt ha kapacitet för hållbart resande under lång tid framåt.

Med den investeringsbudget vi lägger klarar vi klimatmålen, och vi klarar dem på ett sätt som gör att vi investerar i Sveriges näringsliv så att det kommer att generera mer jobb och utveckling i hela landet än om vi inte gjorde det. Trots investeringsbudgeten går vi från 30 till 45 procent av bnp i statsskuld. Det innebär att vi även efter en sådan kraftig investering, där vi får väldigt många fördelar, fortsatt kommer att ha en av världens lägsta statsskulder.

Vi resonerar som så – till skillnad från Liberalerna, uppenbarligen – att vi tycker att det är värt att faktiskt nå klimatmålen. Det är inte ett stort problem att skicka vidare en hållbar värld och fortfarande ha en av världens lägsta statsskulder.

Anf. 155 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag kan konstatera att jag inte fick svar på min fråga. Frågan gällde hur Miljöpartiet tänker om man vill lägga jättemycket mer pengar på underhåll av järnväg.

Trafikverket säger ju att de inte klarar detta utan att dramatiskt dra ned på kapaciteten på järnvägen. De har gjort en avvägning, och i dagsläget är detta den nivå som de klarar av.

Saken är ju den att om man lägger så mycket pengar och drar ned kapaciteten kommer man att få en väldig frustration som är betydligt större än den frustration vi ser i dag. Man kommer inte att välja tåg eller kollektivtrafik över huvud taget. Vi vet ju att om resenärer väl har slutat att lita på järnvägen och kollektivtrafiken är det väldigt svårt att få tillbaka dem.

Min fråga kvarstår alltså: Hur har Miljöpartiet tänkt att klara kapaciteten om man har tänkt genomföra allt detta underhåll?

Sedan tänkte jag också ta upp att Tidöpartierna enligt ledamoten säger att underhåll av järnväg inte går att göra effektivare. Det är ingen av oss som har sagt det. Vi har i stället lagt ett uppdrag på Trafikverket att ta fram nya produktionsmetoder så att de, precis som i racing, ska kunna gå in och göra pit stop och genomföra väldigt mycket underhåll under kort tid. De ska också ta fram hur man kan skapa effektivare produktionsmetoder. Det ledamoten säger om utveckling stämmer alltså inte.

Jag vill alltså ha svar på hur ni tänker angående kapaciteten och på hur ledamoten ser på övriga trafikslag. Större delen av anförandet gällde nämligen bara järnväg, men vi har faktiskt vägar, flyg och sjöfart i det här landet också.

Anf. 156 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Det var en ganska stor fråga på två minuter, Helena Gellerman!

För det första blir man ganska förvirrad av Tidöpartiernas företrädare. Det sägs att det faktiskt går att göra effektivare – nu säger Helena Gellerman att det visst går. Flera är också inne på att vi kan och behöver reformera Trafikverket för att underhållet ska bli effektivare. Men samtidigt är det omöjligt enligt Trafikverket, och då går det ju inte att öka underhållet. Jag hör en otrolig motsägelse i argumentationen.

Om Helena Gellerman nu menar att det går att göra effektivare kan man alltså återta mer av underhållet än det som regeringen lagt som förslag. Det är precis vad Miljöpartiet vill göra, och vi tror att det går att göra med innovationsupphandlingar med en myndighet som faktiskt är dedikerad och har en bättre översyn över hela järnvägssystemet. Vi tror att vi behöver både underhålla och bygga ut kapacitet så att man kan styra om trafik i högre utsträckning än man gör i dag.

Det är i princip omöjligt att besvara den breda frågan på en minut, kan jag tyvärr konstatera, så vi får återkomma till det i kommande debatter. Vi kan dock konstatera att vi återtar underhållet på både väg och järnväg. Vi har också en offensiv för att elektrifiera hela transportsektorn och en politik för att producera hållbara biodrivmedel till både vägtrafik, flyg och sjöfart. Vi har i vårt förslag satsningar på intermodala lösningar där vi nyttjar sjöfarten mer.

Vi har alltså en politik för alla transportslag och för att de ska kunna bli hållbara. Det är en politik som faktiskt når klimatmålen, till skillnad från Liberalerna, som – i alla fall i samarbete med övriga Tidöpartier – ökar utsläppen kraftigt och missar klimatmålen.

Anf. 157 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Tack så mycket för en bra debatt så här långt! Det är roligt att höra att det finns en förhållandevis stor samstämmighet i Sveriges riksdag om att vi behöver rusta upp svensk infrastruktur. Det är det som reger-

ingen nu lägger grunden för i en historiskt stor satsning omfattande 1 171 miljarder kronor på underhåll och nyinvesteringar i väg och järnväg.

Regeringen gör också satsningar på luftfart och sjöfart, som jag tänkte återkomma till, eftersom vi inte ställer trafikslag mot varandra utan nu tar tag i hela transportsystemet för att få ett robust, effektivt och hållbart transportsystem som människor kan lita på.

Man behöver inte färdas många mil i vårt avlånga land, fru talman, för att inse det många har varit inne på i debatten: Behoven är mycket stora. Den bristande infrastrukturen skapar tillväxthinder och påverkar jobb, företag och svensk konkurrenskraft negativt. Den bristande infrastrukturen skapar sårbarheter för vår beredskap. Och kanske framför allt: Den krånglar till livet för människor som är beroende av att kunna ta tåget och veta att vägarna håller när man ska skjutsa ungarna till innebandyträningen eller ta sig till och från jobbet.

Det är därför jag är väldigt glad över att kunna presentera en infrastrukturproposition med en historiskt stor ram, med mer pengar till infrastruktur men också med mer infrastruktur för pengarna. Satsningarna ska bidra till ett transportsystem som är så effektivt, tillgängligt och driftssäkert som möjligt. Det behövs ett nationellt perspektiv i infrastrukturpolitiken som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen.

Investeringarna i ny infrastruktur ska fokusera på arbetspendling och på godstrafik. Det har varit mycket fokus på det i debatten. Jag är glad att kunna informera riksdagens ledamöter om det godstransportforum som jag har inrättat, regeringens godstransportforum, där vi återkommande har diskussioner om hur vi ska kunna stärka godset och robustheten för näringslivets behov av en pålitlig infrastruktur för denna del.

På tal om robusthet behöver transportsektorn utveckla och stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Det här perspektivet är redan med. Totalförsvarets behov väger mycket tyngre i den här infrastrukturpropositionen än i tidigare.

Jag förstår att det finns en diskussion om vilket utskott som ska vara involverat. Men jag kan informera om att samarbetet med Försvarsdepartementet är mycket tätt i de här viktiga och angelägna frågorna. Jag har redan informerat trafikutskottet att jag avser att bjuda in en representant från varje parti i trafikutskottet för att fortsätta dialogen på departementet i Regeringskansliet en bit in på vårkanten nästa år.

Hela Sverige ska fungera. Därför är det viktigt att ha ett trafikslagsövergripande perspektiv. De olika trafikslagen ska inte ställas emot varandra; tvärtom kompletterar de varandra. Utvecklingen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar för regional utveckling och landsbygdsutveckling. De transportpolitiska målen och principerna ligger fast, och de olika steg som nu tas för att ställa om transportsektorn görs i varje trafikslag.

Här stärker regeringen sjöfarten genom att ta bort stämpelskatten, införa ett bareboatregister och vidta kompetensförsörjningsåtgärder. När det gäller luftfarten tas flygskatten bort. Regionala flygplatser stöds. Vi har gett stöd för kostnader till följd av pandemin, och vi har andra åtgärder som stärker luftfartens konkurrenskraft.

Fru talman! Det handlar om mer pengar till infrastruktur och mer infrastruktur för pengarna. Jag kanske ska börja med mer infrastruktur för pengarna, för kostnadskontroll är en mycket viktig del av det arbete som ligger framför oss. Detta pekar regeringen ut riktningen för i propositionen, och vi har redan vidtagit många åtgärder när det gäller detta under de två år som har gått sedan vi tog över.

Vi skärper kostnadskontrollen över Trafikverket utifrån den översyn som gjorts av den finansiella styrningen av Trafikverket.

Vi gör också en mycket viktig justering i infrastrukturpropositionen, som några ledamöter har varit inne på och som jag vill understryka ytterligare en gång. Den ökning som regeringen gör på infrastrukturen är i själva verket större än de 203 miljarder kronor som redovisas i propositionen. För en ökad transparens, kostnadskontroll och budgetdisciplin omfördelas 59 miljarder kronor som i tidigare infrastrukturpropositioner har belastat underhåll och nyinvesteringar och påverkat den ekonomiska ramen på sakanslag. Pengarna ligger kvar på sakanslag, men vi kommer nu att se till att förvaltningsanslag får finansiera förvaltningskostnader. Att detta inte belastar sakanslag framöver frigör hela 59 miljarder kronor.

Det här tycker jag är viktig information, fru talman. Det regeringen gör i infrastrukturpropositionen är att föreslå ramar för underhåll och nyinvesteringar i väg och järnväg. De tidigare ramarna, där riksdagen har låst summor som ska gå till just underhåll och nyinvesteringar, har varit i mångmiljardklassen. Det är många miljarder kronor som faktiskt har gått till annat än vad de var beslutade att gå till här i kammaren. Det ändrar regeringen nu på som en viktig del i vårt stöduppdrag för att få mer pengar till infrastruktur och mer infrastruktur för pengarna.

Detta gör att ökningen av de totala nya medlen uppgår till 262 miljarder kronor eller motsvarande plus 27 procent om man jämför på samma sätt som i den nu gällande planen, vilket gör att det här är den största satsningen och största ökningen sedan den här planeringsmodellen infördes.

Regeringens bestämda uppfattning är att bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Mycket är på gång, men kostnadskalkylerna behöver bli ännu bättre och en god budgetdisciplin ska upprätthållas så att kostnadskalkylerna inte överskrider.

Som ett led i det arbetet ser regeringen att beslutade åtgärder med stora kostnadsökningar eller i övrigt försämrade förutsättningar för genomförande behöver analyseras särskilt och eventuellt kan komma att omprövas. Vi sätter ett hårt tryck på att hålla kostnaderna nere. Likaså avser regeringen att fortsatt använda sig av processen med byggstartsbeslut mer aktivt för att motverka stora kostnadsökningar i projekt.

Det här är viktigt eftersom vi ser att behoven är större än de resurser vi har, även om vi nu satsar över hela 27 procent mer än i den förra eller nu gällande planen.

Vad satsar vi då på? Vad är huvudfokus när vi nu lägger så mycket mer pengar till infrastruktur? Det är i första hand underhåll. Det är samhälls-ekonomiskt lönsamt att satsa på underhåll. Kostnaden för att lappa och laga minskar, och regeringen ser att en väl underhållen och robust transportinfrastruktur minskar sårbarheten i transportsystemet.

Det har i debatten lyfts frågor kring storleken på järnvägsunderhåll. Jag vill tydliggöra att med den förändring vi nu gör vad gäller förvaltningsanslag och sakanslag, alltså att förvaltningskostnader på Trafikverket inte

längre kommer att belasta underhållsbudgeten för järnvägsunderhåll, är de nya medel som frigörs hela 36 miljarder kronor. Det är en ökning med 18 procent om man jämför på samma sätt som i den nu gällande planen.

Är detta tillräckligt? Hade regeringen velat göra mer? Det är klart att vi hade velat göra mer, men vi är i en situation där utrymmet är begränsat för hur mycket man lyckas omsätta de kommande åren.

Någon undrade om vi är nöjda. Nej, det är vi inte. Vi hade velat göra mer. Men anledningen till att det finns begränsat utrymme på just järnvägssidan har att göra med långa ledtider och en entreprenörsmarknad som är anpassad efter de senaste årens låga underhåll. Kritiken som riktas mot regeringen i det här fallet slår därför väldigt mycket tillbaka på dem som har suttit vid makten de senaste mandatperioderna och även decennierna. Det här är någonting som jag tror att alla behöver idka självkritik kring, inte minst de som har suttit vid makten senast.

Det handlar också om tillgång till tider i spår i kombination med brist på kompetens och brister i den maskinpark som finns tillgänglig. Det är långa upphandlingstider också på de maskiner som behövs för att kunna underhålla.

Det är därför regeringen har gett Trafikverket ett mycket tydligt uppdrag att stärka arbetet med järnvägsunderhåll. Det går i linje med vad många efterfrågar: att få ett helhetsgrepp, att få stärkt beställarkompetens, att få en ökad operativ förmåga, att få en större samverkan i sektorn och att frigöra mer av innovation och teknisk kunskap som kan göra att man kan underhålla mer och samtidigt ta mindre tid i spår i bruk.

Det är såklart väldigt enkelt att underhålla väldigt mycket. Det är bara att stänga ned trafiken på järnvägen så kan man underhålla mycket. Men det kommer att få väldigt stora konsekvenser för järnvägstransporterna, som ju är en helt bärande del i inte minst näringslivets transporter både för arbetspendling och för godstrafik.

När det gäller vägsidan återtar vi hela underhållsskulden under tolvårsperioden. Och på järnvägssidan återtar vi alltså så mycket som bedöms vara möjligt. Vi hoppas förstås att de andra åtgärder som vi vidtar kommer att göra att vi kan få ännu högre framdrift i arbetet med järnvägsunderhåll framöver.

Den stora risken är att väldigt mycket pengar avsätts som inte kommer att kunna omsättas. Säg att vi hamnar i samma situation som jag mötte när jag klev in på departementet, nämligen att det fanns 750 miljoner kronor som inte hade kunnat användas och som riskerade att brinna inne. Och många av de miljarder som vi hör svingas i debatten i dag kommer inte att kunna omsättas i praktiken. Det är därför som det är oerhört viktigt att arbeta med hög framdrift också i att vässa arbetet med underhåll.

Med risk för att överskrida min anmälda talartid vill jag också fördjupa mig i ett påstående som Linus Lakso gjorde i sitt inlägg om Fehmarn Bältförbindelsen och att den inte fått tillräcklig uppmärksamhet från regeringens sida.

Den förra regeringen förbisåg förslag som Trafikverket hade lagt fram till den nationella planen för att öka kapaciteten över Öresundsbron för att ta höjd för Fehmarn Bält-förbindelsen. Den förra regeringen valde att inte lägga in detta i den nationella planen. Men när den nuvarande regeringen avbröt planerna för stambanor för höghastighetståg såg vi att vi kan spara mycket pengar på sträckan Lund–Hässleholm om vi sänker standarden

från 320 kilometer i timmen till 250 kilometer i timmen. Vad gjorde vi med de pengar som frigjordes? Jo, vi har redan lagt in olika åtgärder i nu gällande plan. Det handlar om ny planskild spårkorsning på Malmö bangård, anläggande av fler plattformsspår i banhallen på Malmö central, utbyggnad till dubbelspår mellan Östervärns station och Malmö central, förbigångsspår vid Slätthult på Södra stambanan, mötesspår på godsstråket genom Skåne, förbigångsspår vid Rättelöv och spår 21 i Hässleholm på Södra stambanan. Detta är åtgärder som tillsammans med de åtgärder som regeringen i Danmark fattade beslut om samma dag ökar kapaciteten på Öresundsbron med över 30 procent. Detta ligger nu redan i planen tack vare regeringens omläggning av infrastrukturpolitiken, där vi ser att mer pengar behöver gå till åtgärder som kan komma på plats snabbare, faktiskt till följd av att den förra regeringen inte tog in Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande i de planer som man då hade att fatta beslut om.

Andra saker som vi gör är att vi städar upp efter det som den förra regeringen gjorde när den halverade anslaget till det nya signalsystemet ERTMS. Det gjorde man på slutet av planperioden. Detta fick mycket kraftfull kritik från Riksrevisionen. Men trots att man använde sådan systemkritisk infrastruktur som en budgetregulator lyckades man ändå inte få ihop hela planens ekonomi, utan rubriken på Riksrevisionens rapport var att planen lovade mer än den kunde hålla.

Det är därför som vi behöver göra ett omtag och stärka arbetet med kostnadskontroll. Det är också därför som vi nu ger ett mycket tydligt besked om att nya finansieringsformer ska prövas. Det handlar om att få ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande och att fler projekt kan genomföras. Det är också viktigt att säga att samhällsekonomisk lönsamhet fortsatt ska vara vägledande.

Under den kommande planperioden avser regeringen att aktivt testa investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket. Det kan ske genom upphandling, genom OPS eller genom att det genomförs i bolagsform, detta för att få jämförelseobjekt till Trafikverkets produktionsupplägg samt driftsformer. Dessa OPS-projekt organiseras ofta i projektbolag men kan också handlas upp av en myndighet.

Som ett första led i arbetet, vilket framgår av infrastrukturpropositionen, kommer Trafikverket att få i uppdrag att ta fram förslag på investeringsobjekt som man ser kan vara aktuella för OPS-upplägg. Regeringen kommer också att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av sådana projekt. Några sådana har lyfts fram i debatten i dag, till exempel Östlig förbindelse, Malmbanan och att pengar som kommer att tas in via avgifter på Öresundsbron ska stanna kvar i Skåne och återinvesteras i infrastruktur.

Detta är många viktiga delar i den omläggning av infrastrukturpolitiken som vi nu genomför och som handlar om att få så mycket nytta som möjligt så snabbt som möjligt och att ta tag i de problem som tidigare har åsidosatts vad gäller underhållet när vi får mer infrastruktur för pengarna och mycket mer pengar till infrastruktur.

(Applåder)

I detta anförande instämde Lili André och Magnus Jacobsson (båda KD) samt Maria Stockhaus (M).

Anf. 158 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Jag tackar statsrådet för inlägget.

Rätta mig om jag har fel. Det låter på statsrådet som att detta med kostnadskontroll är någonting som har skett efter valet. Men visst var det väl ändå Tomas Eneroth som sent 2022 före valet gav Trafikanalys i uppdrag att stödja, granska, följa upp och analysera Trafikverkets verksamhet med fokus på kostnadsreducerande åtgärder? Och visst är det väl så att man just nu håller på att titta på de tre nationella projekt som har omprövats och att det ska komma en rapport i januari? Det var väl ändå så att den gamla regeringen lite grann också tittade på kostnadsreducering, även om det inte lät så från talarstolen alldeles nyss? Det var egentligen inte detta som jag begärde ordet för, men jag var tvungen att ställa dessa frågor.

Hur ser ministern på att Ikea sätter in bussar för att personalen över huvud taget ska kunna ta sig till jobbet? Är det inte ett stort misslyckande, och hur tänker man framåt kring det?

När vi var med utskottet i Malmö och Köpenhamn fanns det en väldigt stor oro för att om man kommer till rätta med en flaskhals uppstår den på ett annat ställe när det inte finns sammanhängande stråk. Kan statsrådet säga någonting om det? Hur kan vi undvika att flaskhalsar flyttas framöver?

Anf. 159 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik:

Fru talman! Det var ett väldigt bra uppdrag som den förra regeringen gav till Trafikanalys. Det gick över fem år, och det är viktigt att ha en lång horisont. Men det är också väldigt viktigt att vidta åtgärder betydligt snabbare och att stärka arbetet med kostnadskontroll. Det är där frågan om de 59 miljarderna kommer in, pengar som den förra regeringen lät Trafikverket hålla inne. Det var pengar som skulle gå till underhåll och nyinvesteringar. Att den förra regeringen inte såg till att få en bra ordning på detta är ändå en fråga som hänger kvar i luften. Det vore därför intressant att höra Gunilla Svantorp utveckla hur man kom fram till den slutsatsen och varför man lät alla dessa miljarder som låg på sakanslag gå till förvaltningskostnader.

Som jag sa i mitt anförande är det viktigt att ha en systemsyn, att se stråk och att gå från olika etapper till mer av stråk. Det är svar på ledamotens tredje fråga.

Frågan om att sätta in bussar för att man inte litar på järnvägen är en konsekvens av den eftersatta infrastruktur som vi har i Sverige. Det är där vi nu lägger om växlarna och vidtar åtgärder här och nu, förstärker här och nu och vässar arbetet här och nu i stället för att lägga fram väldigt långtgående planer som riskerar att äta upp hela utrymmet. Att avbryta planerna för nya stambanor för höghastighetståg sparar enligt Riksrevisionen 162 miljarder kronor. Det är pengar som behöver användas för att få en betydligt bättre funktion mycket snabbare.

Jag vill återkomma till en fråga som har varit uppe i debatten. Neddragningen på 45 miljarder kronor som Socialdemokraterna gör på vägunderhåll i förhållande till regeringens förslag kommer att få dramatiska konsekvenser. Jag hörde att ledamoten sa att hon väl känner till förhållandena i Värmland och på enskilda vägar. Men dessa 45 miljarder kommer att märkas även på ledamotens egna vägar. Förklara gärna varför ni gör denna kraftiga neddragning.

Anf. 160 GUNILLA SVANTORP (S) replik:

Fru talman! Man kan också se det som att det är en satsning på järnvägen. Det är ändå en satsning framåt på vägar, även om det inte är lika mycket som i regeringens satsning.

Jag skulle vilja ställa en fråga som vi ofta får. Den handlar om strategin kring våra inre vattenvägar och om vad som ska hända. Vi har någonting som är ganska unikt, och det är våra inre vattenvägar som inte används fullt ut som de skulle kunna göra. Till detta hör alla hamnar som finns runt omkring. Det är många som undrar hur strategin egentligen ser ut framåt. Jag vet att hamnarna delvis inte är nationella utan att de för det mesta ägs kommunalt och regionalt. Men nationen pekar ändå ut att man vill gå åt detta håll. Kommer det att komma något slags hamnstrategi eller strategi för de inre vattenvägarna, och vad tror statsrådet att den i så fall kommer att innehålla?

En absolut brännande fråga framöver är isbrytarna och vad som ska hända där. Vi vet ju att nästan allihop kommer att bli för gamla inom bara några få år. För framför allt folk i norr är det detta som gör att man kan ta sig ut med gods och så vidare, så det är oerhört viktigt.

Avslutningsvis skulle jag vilja fråga om statsrådet tror att det är möjligt att uppnå etappmålet på klimatområdet, att vi ska minska utsläppen med 63 procent till 2030, vilket snart bara är fem år bort?

Anf. 161 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik:

Fru talman! Det blir en hel del frågor – en taktik när man inte riktigt själv har svar på den fråga jag ställde om vägunderhållet, som det kraftigt dras ned på i förhållande till regeringens förslag i propositionen. Jag ska återkomma till den frågan.

Vad gäller sjöfart har regeringen utsett en sjöfartssamordnare för att stärka arbetet med just inlandssjöfarten. Detta är en viktig del i regeringens breda arbete med att stärka sjöfartens konkurrenskraft. I detta ligger förstås också frågan om isbrytare, som blir en fråga för den nationella planen. Vi har ännu inte fått ett beslut från riksdagen om att låsa de ramar som regeringen har föreslagit, så jag ser fram emot att återkomma även i den frågan framöver.

När det gäller vägsatsningarna är vägunderhållsskulden 35 miljarder kronor, fru talman. Nu gör Socialdemokraterna i sitt förslag en neddragning som är större än hela den samlade vägunderhållsskulden och låtsas som att det är en liten balansering på marginalen. Detta kommer att märkas på ett dramatiskt sätt, precis som det redan i dag märks att man, när man hade chansen under förra planen och planen dessförinnan, inte prioriterade upp detta så att vanligt folk i Värmland eller någon annan del av landet kan lita på att det går att ta sig fram på ett trafiksäkert sätt, med bra framkomlighet, utan att köra sönder bilen i potthål. Detta lyfts av näringslivet fram som direkta tillväxthinder. Ändå kommer Socialdemokraterna i sin motion tillbaka och drar ned på vägsatsningen med ett belopp som är större än hela den samlade vägunderhållsskulden.

Jag tycker att detta är märkligt och oansvarigt. Det kommer att försätta Sverige, svensk beredskap, svensk konkurrenskraft och svenskars vardagspussel och liv i en sämre situation. De boende i Värmland och andra delar av landet får alltså vara lyckliga över att vi har en annan regering som nu prioriterar upp vägunderhållet.

Anf. 162 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Också jag vill uttrycka min uppskattning för att ministern är här; jag är rädd att jag kanske missade det i mitt anförande tidigare. Jag uppskattar verkligen detta och inte minst det som ministern också nämnde: möjligheten att diskutera transportsystemets påverkan på den totalförsvarspolitiska situationen. Vi kommer, som jag har nämnt för ministern, att ha ett offentligt seminarium om dessa frågor, och jag uppskattar verkligen möjligheten att diskutera dem.

Jag skulle vilja ställa ett par frågor. Det finns jättemycket att diskutera, för det handlar om en proposition som täcker alla transportslag och så vidare. Det är klart att det finns mycket att fördjupa sig i.

Jag skulle vilja lyfta det jag inledde med, totalförsvarets behov. Ministern säger själv att det ligger tungt i den här propositionen, men det är inte en egen rubrik – det behandlas på ett par sidor under en underrubrik. Jag skulle vilja höra lite ytterligare om hur ministern ser på den delen.

När det sedan gäller mer pengar är detta jätteviktigt, liksom att få mer för pengarna. Men det är trots allt ”bara” 1 procent av bnp. Vi höjer inte andelen av budgeten. Hur ser ministern på möjligheten till ytterligare finansiering? Om jag hörde rätt sa ministern att man ska tillsätta en utredare på detta område, men det känns som att det är lite bråttom eller ont om tid. Jag vet att ministern känner en sense of urgency när det gäller dessa områden, så vill ministern berätta lite ytterligare om när detta kommer att hända och lite mer om det uppdrag som denna utredare kommer att få? Jag tror att det är otroligt viktigt.

När det sedan gäller den gränsöverskridande trafiken var vi i Danmark och hade samtal med de danska parlamentarikerna. De hör de svenska önskemålen gällande förbindelser över Öresund. Hur ser ministern på dessa frågor framöver?

Anf. 163 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik:

Fru talman! Jag tror att jag börjar med det sista, nämligen de gränsöverskridande transporterna. De hänger också i ganska stor utsträckning ihop med den första frågan om totalförsvarets behov eftersom detta är en mycket viktig del i det nordiska samarbetet och också i de krav som ställs på oss till följd av vårt Natomedlemskap. De allierade behöver kunna använda Sverige som ett land där det ges värdlandsstöd. Detta kommer förstås att vara en viktig fråga i det fortsatta arbetet.

Vad gäller gränsöverskridande transporter har vi förstärkt det nordiska samarbetet. Vi har ett arbete igång för att fördjupa analysen och i möjligaste mån synka våra planeringsprocesser närmare. Det spelar ju inte så stor roll om vi gör förstärkningar på exempelvis Malmbanan om de inte följs av förstärkningar på Ofotenbanan till Narvik, på norska sidan.

På samma sätt är det när det gäller Öresund viktigt att förstärka redundansen till Öresundsbron. Detta är en av de faktorer som den svenska Försvarsberedningen pekar på. Den pekar även på andra delar: redundans till Göteborgs hamn och kopplingar i väst-östlig riktning, från Oslo, Trondheim och Narvik österut.

Detta är de delar vi nu arbetar med också vad gäller totalförsvarets behov. Det framgår i totalförsvarspropositionen, fru talman, att transportinfrastrukturen är central för andra viktiga förmågor i vår beredskap med koppling till totalförsvaret.

När det gäller den andra frågan, vad som nu händer framöver, är tanken att den utredare som ska tillsättas ska se över och ta fram förslag på olika modeller för OPS:er och alternativa driftsformer och att detta ska ske i högt tempo så att vi kan landa i olika beslut i takt med att den nationella planen presenteras. Detta är inget som dras i långbänk, utan det kommer att arbetas med i hög hastighet. Det är också viktigt att det blir rätt.

Anf. 164 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag tackar för bra svar på mina frågor.

Jag skulle vilja ställa ytterligare en fråga kopplat till propositionen. När det gäller järnvägsunderhållet, som ministern har talat om, är det väl känt vad vi tycker. Men jag skulle ändå vilja fråga om möjligheten att öka kapaciteten framöver. Det är klart att järnvägssystemet är viktigt, och ministern nämnde själv flaskhalsar, som det är angeläget att undanröja i möjligaste mån. Nu tillsätts en utredning där det kan komma att föreslås medel även för ytterligare investeringar, kanske också på järnvägssidan. Vi kan lämna de gamla stambanorna och det beslutet därhän och inte diskutera det i dag, men hur ser ministrarnas vision för att öka kapaciteten på järnvägen ut? Handlar det om de här sträckorna kopplade till storstäderna eller även om andra delar och flaskhalsar, som ministern ser det? Jag skulle gärna vilja fördjupa diskussionen ytterligare något när det gäller detta.

Anf. 165 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik:

Fru talman! Jag kan illustrera en del av svaret på den fråga som ledamoten ställer med det exempel jag just gav i talarstolen om åtgärder vi kan få på plats vad gäller landanslutningar till Öresundsbron, inom samma ram och för samma belopp som det tidigare planerades för, med tåg som går i 320 kilometer mellan Lund och Hässleholm. Genom att sänka hastigheten till 250 kilometer fick vi plats med ytterligare landanslutningar som ökar kapaciteten hos befintlig förbindelse med över 30 procent, givet de satsningar som också görs på dansk sida. Besluten togs på samma dag av den svenska och den danska regeringen. Detta är beräkningar som kommer från Öresundsbroskonsortiet, vilket innebär att kapacitetsbehovet säkras fram till 2050, enligt de bedömningar Öresundsbroskonsortiet har gjort.

Detta är ett exempel på den mycket praktiska vision jag har. Vi behöver stärka kapaciteten genom att vidta träffsäkra åtgärder så snabbt som möjligt.

Det talas ibland om visioner. Jag tror att det kanske har varit lite för många långtgående visioner med ganska liten effekt på det vi har här och nu. Nu har vi en situation där vi inte fullt ut kan lita på järnvägen eller infrastrukturen. Då kommer det att vara viktigt att se på vad vi kan göra inom den befintliga strukturen för att öka kapaciteten.

Jag känner inte till det exakta antalet hastighetsnedsättningar på Västra stambanan i dagsläget, men jag tror att det är ungefär 100. Genom att bygga bort dem kan man öka kapaciteten på exempelvis Västra stambanan. Genom att införa det digitala signalsystemet ERTMS kan man också öka trafikeringen. Jag hinner inte gå in på alla nackdelar med ATC-systemet från 70-talet, men man kan trafikera på ett annat sätt med ett betydligt bättre och mer anpassat digitalt signalsystem. Det här är också viktiga delar när vi nu rustar upp och ökar kapaciteten. Underhåll och ökad kapacitet hänger ihop, fru talman.

Jag vill tacka trafikutskottets ordförande för debatten och för konstruktiva inlägg.

Anf. 166 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet för hans närvaro i debatten. Mycket trevligt!

Vi har ju varit inne på detta ganska mycket under debattens gång. Trots väldigt mycket prat, väldigt många stora ord och ett nästan totalt enögt fokus tidigare i debatten, inte minst från Andreas Carlson, återtas alltså bara 10–15 procent av underhållet. Det är väl ändå ärligt att Andreas Carlson konstaterar att han inte är nöjd med detta.

Det är ju alltid tråkigt när man misslyckas i en förhandling. Jag vet att Kristdemokraterna har velat se en investeringsbudget och investeringar i nya stambanor, men i politiken är det ju så att man inte alltid får sin vilja igenom.

Min fråga är ändå varför man inte har försökt lite mer. Vi vet bland annat att det har funnits ganska omfattande kritik gällande underhållet av Västra stambanan, som vi har diskuterat i trafikutskottet flera gånger. Där har det gjorts en upphandling. Man har egentligen inte ställt krav på att det ska gå fort utan bara gått på lägsta pris, med resultatet att det tar väldigt lång tid att genomföra underhållet.

Detta är en uppenbart lågt hängande frukt för att kunna genomföra mer underhåll under kortare tid. Trafikverket skulle kunna ställa hårdare krav på att det faktiskt ska gå fort att genomföra underhållet, och vi vet att det finns maskiner som kan göra det mycket fortare än det görs i dag. Varför har Andreas Carlson inte undersökt dessa möjligheter mer noggrant när han ändå är missnöjd med att bara kunna återta 10–15 procent av underhållet av järnväg?

Anf. 167 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik:

Fru talman! Jag uppskattar den här debatten. Jag uppskattar dock också saklighet i en debatt, och här tycker jag att det finns lite utvecklingspotential för ledamoten.

Det jag refererade till var inte ett misslyckande i en förhandling. Som man kommer att kunna se i protokollet efteråt, fru talman, refererade jag till att det inte går att omsätta mer medel med tanke på att det har varit en för låg nivå. Entreprenörsmarknaden är anpassad efter de senaste årens låga underhåll. Det är långa ledtider. Det handlar om tider i spår, maskinparker som behöver upphandlas och kompetens som behöver förstärkas.

När det gäller den förhandling som har gjorts är jag väldigt glad över att vi har kunnat ge Trafikverket maximalt av vad de själva bedömer att de kan omsätta.

Det var också märkligt att höra att det var ett enögt fokus. Jag tyckte att jag gick in ganska mycket i detalj på delar där vi faktiskt har städat upp efter den förra regeringens misslyckande. Nu satt Miljöpartiet kanske inte i regeringen när den förra nationella planen lades fram, men vad gäller de landanslutningar som behövs för att öka kapaciteten över Öresundsbron vore det intressant att höra varför man inte gjorde ett större nummer av att öka kapaciteten till följd av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande.

Det har definitivt inte varit ett enögt fokus – tvärtom. Jag uppmuntrar ledamoten att i sitt nästa inlägg redogöra för hur han själv ser att man skul-

le kunna omsätta detta. Gunnar Alexandersson hade ju förslag i den utredning som alliansregeringen tillsatte redan för drygt tio år sedan. Han pekade på att man skulle kunna ändra upphandlingsinstrumentet. Det gjorde inte Miljöpartiet något åt i regeringsställning när de själva hade chansen.

Det är nu vi vidtar åtgärder för att få tid i spår, som är en viktig faktor för att få ett bättre underhåll. Det vi ser i dag är till stor del frukten av tidigare misslyckanden.

Anf. 168 LINUS LAKSO (MP) replik:

Fru talman! Jag tackar Andreas Carlson för svaret.

Då får jag ställa en mer öppen fråga: Är Andreas Carlson nöjd med att bara återta 10–15 procent av underhållet av järnvägen? Man kan ju ha olika bilder, men min bild är att den här regeringen har haft ett väldigt högt tonläge när det gäller att det har varit för lite fokus på att återta underhållet. Det är därför min förvåning över att man i så låg grad lyckas återta det eftersatta underhållet är ganska stor.

Jag har varit inne på hur man skulle kunna göra detta bättre. Det är något vi får undersöka över tid – vi har ju tolv år på oss under den här planperioden att förbättra effektiviteten i underhållet.

Vi tror att underhållet behöver återtas i statlig regi och att det behövs en myndighet som fokuserar på järnvägen. Vi tror att det behövs innovationsupphandlingar. Vi tror också att man behöver jobba mer i konsortier med ett långsiktigt ansvar för underhållet i stället för att det, som nu, är uppdelat mellan olika aktörer. Detta var några exempel.

Jag har några ytterligare frågor. Som vi har varit inne på lite grann under debatten, och som jag nämnde i mitt tidigare anförande, står transportområdet för ungefär 30 procent av utsläppen. Här ser vi kraftigt ökade utsläpp på grund av regeringens politik, inte minst på grund av en misslyckad elektrifiering. Detta kombineras med att infrastrukturpropositionen framför allt satsar på ökad vägtrafik, speciellt om man räknar i absoluta tal och personkilometer. Är Andreas Carlson nöjd med att regeringen kraftigt ökar utsläppen och missar klimatmålen, och är han nöjd med att de ökade utsläppen framför allt sker inom just transportsektorn?

Anf. 169 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik:

Fru talman! Vi ser en fantastisk utveckling för flera trafikslag. Alla sektorer och branscher arbetar med att ställa om sin del av transportsystemet. Det är viktigt att ha en hög framdrift i detta. Regeringen vidtar åtgärder och gör det exempelvis enklare att ha last mile-leveranser med elektriska fordon, med försöksverksamhet inom viktlassen 3 ½ ton för att kunna köra en tyngre lastbil med B-körkort, vilket är en viktig del i omställningen. Det finns många exempel på att regeringen gör väldigt mycket just nu. Det kommer vi att fortsätta göra.

Vi gör också stora satsningar på vägunderhåll. Jag ska erkänna att jag är glad – det lyfts fram här som en snedvridning, men Miljöpartiet satsar ju lika mycket på vägunderhåll som regeringen gör. Frågan är hur man ska få igenom detta med Socialdemokraterna, som vill skära ned på vägunderhållet med 45 miljarder. Detta kommer att vara en viktig del i omställningen, eftersom elbilar väger betydligt mer och sliter mer på vägbanorna än bilar som drivs med fossila drivmedel.

Linus Laksos första fråga var om jag är nöjd med våra pengar till järnvägen. Det är 18 procent mer än i den nu gällande planen. Jag hade gärna sett mer om det hade varit möjligt, men nu avsätter vi lika mycket som Trafikverket bedömer att man kan omsätta. Det är alltså ett maximalt utfall.

Den här planen ska revideras om fyra år. Vi tror att de åtgärder vi nu vidtar för att öka punktligheten och tillförlitligheten i järnvägsunderhållet och för att stärka Trafikverkets beställarkompetens, operativa förmåga och samverkan med underhållsentreprenörer samt verkets förmåga att ta in mer innovation och ta mer hänsyn till påverkan på trafiken i upphandlingarna kommer att få resultat – förhoppningsvis snabbt. Då kommer vi att kunna revidera planen. Nu ser vi dock att vi har maxat järnvägsunderhållet, och det är jag nöjd med.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 12 december.)

Studiestöd

§ 16 Studiestöd

Utbildningsutskottets betänkande 2024/25:UbU2
Utgiftsområde 15 Studiestöd (prop. 2024/25:1 delvis)
föredrogs.

Anf. 170 FREDRIK MALM (L):

Fru talman! Vi har nu att debattera utbildningsutskottets betänkande om studiestöd. Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet.

Sverige är och ska förbli en kunskapsnation som bidrar med innovationer i världsklass och säkrar vårt framtida välstånd genom uppfinningar inom områden som medicin, ekonomi, industri, välfärd och mycket annat. En välutbildad befolkning är en av Sveriges allra starkaste tillgångar för vår konkurrenskraft och vår förmåga att upprätthålla vår välfärdsstat.

Men, fru talman, längs horisonten finns oroande trender vad gäller bildningsnivån i samhället. Pisaundersökningen från förra året pekar på en omfattande läskris bland svenska åttondeklassare. Det finns dock, ska sägas, ljusglimtar i resultaten från andra undersökningar som pekar på förbättringar i alla fall vad gäller matematik och även vuxnas förmågor. Där emot kvarstår skillnader mellan grupper, och föräldrars bildningsnivå fortsätter att ha stor inverkan på barnens livschanser.

Fru talman! Ens framtid ska inte avgöras av hur många hyllmeter böcker man har hemma utan av ens egen förmåga och ens eget driv. I detta hänseende är studiestödet helt centralt för att garantera lika möjligheter för alla att utbilda sig i Sverige.

Det här är något som mitt parti helhjärtat står bakom. Det är en viktig frihetsinstitution i den bemärkelsen att alla individer i Sverige ges möjligheten att förverkliga sig själva. Vi gör ingen åtskillnad mellan rik och fattig, och vi ska ha ett system för högre utbildning som kan lyfta fram begåvade personer oavsett bakgrund, kön, bostadsort och status.

Dagens studiestödssystem skulle jag säga fungerar bra, fru talman, och det är min bestämda mening att huvuddragen i studiestödssystemet ska ligga fast. Stödet ska vara rekryterande för kvinnor och män, oavsett bak-

grund, för unga såväl som äldre och för arbetslösa såväl som anställda samt oavsett utbildningsbakgrund, kön och härkomst. Det ska vidare vara långsiktigt hållbart, och principen är att studielånet ska betalas tillbaka fullt ut.

Vi ska fortsätta att ha ett generöst studiesystem – ett av de mest generösa i världen, bör tilläggas. Det möjliggör livsresor, och det är bra för demokratin. I en stormig omvärld och i ett hav av desinformation och påverkansoperationer är en demokrati bara så stark som motståndskraften i dess befolkning. Här är utbildningsnivån närmast en hygienfaktor för att kunna stå emot konspirationsteorier och demokratiförakt och allt annat som kan underminera vår demokrati och frihet.

Vi vill ha ett samhälle, fru talman, som präglas av tolerans, humanism och upplysning. Då krävs en välutbildad befolkning och ett välfungerande skolsystem.

Här gör regeringen stora satsningar genom hela utbildningskedjan. Vi ställer om från skärm till pärm och satsar stort på riktiga läroböcker och skönlitterära verk i skolan för att mota läskrisen och de fallande resultaten i läsförståelse.

Jag är djupt oroad, fru talman, över de vittnesmål som kommer från lärosäten om att studenter även på några av landets topputbildningar inte har tillräcklig förmåga att förstå längre texter. Det är tydligt att skolan måste tillbaka till grunderna för att rusta våra elever för framtiden. Det som sker i skolan påverkar våra lärosäten och den högre utbildningen och i förlängningen hela samhället.

Fru talman! För kompetensförsörjningen och den ekonomiska tillväxten är ett öppet och generöst studiestödssystem helt avgörande. Sedan januari förra året finns ett nytt omställningsstudiestöd för att förbättra förutsättningarna för vuxna att finansiera studier som kan stärka deras framtida ställning på arbetsmarknaden. Det handlar om att säkra de kompetenser som behövs i en snabbt föränderlig ekonomi.

Intresset för det här stödet har varit mycket stort, och det är ju jättebra. Intresset har varit betydligt större än man beräknade att det skulle vara. Systemet ska vara fullt utbyggt år 2026, och enligt det den här kammaren beslutar om när vi allokerar resurser i budget kommer det att uppgå till en bit över 7 miljarder kronor.

Många kommer nu att få möjlighet att ställa om och vidareutbilda sig, och personer som beviljas det här stödet kommer att kunna få upp till 80 procent av lönen till en viss nivå för att kunna ställa om under som mest 44 veckor.

Omställningsstudiestödet är en ny reform. Det är resultatet av den uppgörelse som fack och arbetsgivare ingick för några år sedan. Men när det är ett nytt system och en ny reform finns alltid risken att allt inte blir perfekt från början, och det såg vi tydligt. Handläggningstiderna sköt i höjden – många väntar fortfarande på besked.

Det är den här regeringens ambition att öka handläggningstakten. Vi gjorde förändringar i april detta år, och vi antog nyligen propositionen *Ett effektivare omställningsstudiestöd* för att förenkla bestämmelserna och öka handläggningstakten för omställningsstudiestödet. I budgeten för nästa år får också Centrala studiestödsnämnden, CSN, ytterligare 50 miljoner kronor i sitt förvaltningsanslag för att klara av den här stora ärendemängden. Det är väldigt angeläget att den här handläggningen blir effektivare

också i och med att stödet nu byggs ut och fler och fler kommer in i omställningsstudiestödssystemet.

Anf. 171 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Fru talman! Tack för anförandet, Fredrik Malm! Jag tänkte prata om och ställa frågor om något som ledamoten inte nämnde alls i sitt anförande.

I studiestödssystemet ingår också studiebidraget för gymnasieelever, som är oerhört viktigt för alla barnfamiljer runt om i vårt land. Det är faktiskt så att detta bidrag inte har räknats upp sedan 2018, då det höjdes från 1 050 kronor till dagens nivå 1 250 kronor.

Det här är något som vi socialdemokrater prioriterar i årets budgetförslag. Vi ger 200 kronor ytterligare till barnfamiljer som har barn som studerar på gymnasienivå. Detta tillsammans med att vi socialdemokrater också höjer barnbidraget med 200 kronor i månaden skulle innebära att barnfamiljer i vårt land som har två hemmavarande studerande barn skulle kunna få nära 5 000 kronor mer i plånboken varje år.

Regeringen och Liberalerna, som Fredrik Malm tillhör, väljer att prioritera höginkomsttagare i stället för att prioritera barnfamiljer inom studiebidraget för gymnasieelever. Jag vill fråga ledamoten Malm varför Liberalerna prioriterar höginkomsttagare framför Sveriges barnfamiljer.

Anf. 172 FREDRIK MALM (L) replik:

Fru talman! Till att börja med kan man nämna att de här stöden är generella, vilket gör att de även går till höginkomsttagare. Jag själv skulle till exempel bli en stor vinnare på de förslag Socialdemokraterna går fram med. Det ger alltså ingen direkt fördelningspolitisk profil att höja de här stöden. De går lika mycket till miljonärer som till människor med lägre inkomster.

Fru talman! Allt är en helhet när vi sätter en budget. Vi hörde till exempel i den förra debatten hur Socialdemokraterna vill dra ned med över 40 miljarder på vägunderhållet i Sverige. Det finns alltid olika prioriteringar som vi gör.

Vi anser att regeringens förslag är välvägd när det handlar om studiestöd, studiemedel, fördelning mellan lån och bidrag och det man läser inom den högre utbildningen och även på gymnasienivå. I budgeten väljer vi att prioritera de ungdomar som läser lärlingsutbildningar, för vi ser ett särskilt behov av ökat stöd för att göra de utbildningarna mer attraktiva. Elever som läser dem kan exempelvis ha längre till skolan och därmed andra kostnader för resor och så vidare. Där gör vi alltså en ökning.

Anf. 173 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Fru talman! Jag vill inledningsvis påpeka att vi socialdemokrater står bakom regeringens utgiftsområde 15. Höjningen av lärlingsersättningar ingår även i vår budget. Vi väljer i stället att i vårt förslag gällande den totala budgeten prioritera barnfamiljer och gymnasieelever genom att se till att det finns pengar till att möjliggöra en ökning med 200 kronor i månaden för gymnasieelever.

Förra veckan besökte jag några gymnasieklasser. När vi pratade om vad de vill ha av politiken var det ganska naturligt att de sa att de gärna vill ha mer pengar, men de var också väldigt bra på att ge exempel på vad de skulle använda extrapengarna till.

Till skillnad från ministrar och andra höginkomsttagare som har svårt att säga vad de ska göra med de ytterligare tusenlappar de får varje månad kunde gymnasieeleverna säga att de skulle gå till att vara med på olika aktiviteter i anslutning till skolan som deras studiekamrater har råd med men som jättemånga får välja bort i dag. Många som inte har stark ekonomi hemma kanske skulle se till att över en treårsperiod kunna köpa ett par nya skor att använda för att de inte vill känna sig utanför.

För mig och oss socialdemokrater spelar det väldigt stor roll att man kan vara en del av det inkluderande klassrumsklimatet oavsett var man bor och var man går i skolan i vårt land. Därför är det självklart för oss att prioritera barnfamiljer och gymnasieelever högre än dem som tjänar hundratusentals kronor i månaden. Fredrik Malm får gärna fortsätta förklara hur Liberalerna kan ta ställning för höginkomsttagarna snarare än gymnasieeleverna.

(Applåder)

Anf. 174 FREDRIK MALM (L) replik:

Fru talman! Jag tror förvisso att även en 16- eller 17-åring i Sverige vars föräldrar får 1 250 kronor i månaden kan vara del av ett inkluderande klassrumsklimat. Men med en extra hundralapp eller två enligt Socialdemokraternas prioritering kanske personen blir ännu mer inkluderad i klassrumsklimatet. Jag vet inte om det är riktigt där skon klämmer, om jag ska vara uppriktigt. Det finns nog andra faktorer som styr huruvida elever är inkluderade i ett klassrumsklimat.

Om man skulle ställa Socialdemokraternas budgetprioriteringar på riksnivå mot deras skattehöjningar i exempelvis min valkrets, region Stockholm och Stockholms stad, tror jag inte att de faller väl ut bland barnfamiljer och personer med lite lägre inkomster. Dessutom görs det diverse avgiftshöjningar och annat.

Fru talman! Totalt sett har vi en budget som är välavvägd. Det innebär att vi kan göra en del skattesänkningar, vilket är viktigt, och att vi kan göra stora investeringar i välfärden, vilket också är viktigt. Vi gör långsiktiga investeringar i infrastrukturen i samhället. Med den nya forskningspropositionen gör vi stora satsningar på högre utbildning, excellens och så vidare. Vi gör en rad olika satsningar för att bygga Sverige starkare. Vi kommer att se framöver att Sverige också blir starkare av detta.

Anf. 175 NIKLAS SIGVARDSSON (S):

Fru talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till oppositionens gemensamma reservation gällande förändrat mål för utgiftsområdet. Jag vill också uppmärksamma åhörarna på Socialdemokraternas särskilda yttrande om hur vi skulle ha fördelat utgifterna vid ett annat rambeslut.

Fru talman! Utbildning är grunden för ett rättvist och framgångsrikt samhälle. För oss socialdemokrater är tillgång till kunskap en rättighet, inte en förmån. Det är ett löfte om jämlikhet som innebär att varje individ, oavsett bakgrund, har möjlighet att forma sin framtid. Det är mot den bakgrunden ett väl utbyggt och generellt studiestödssystem är avgörande. Det handlar om att vi som samhälle ska möjliggöra livslångt lärande och utveckling. Tyvärr väljer regeringen att gå i en annan riktning.

Regeringen tar steg för steg mot att nedmontera samsynen och studiestödets stabila grund, budget för budget. Det handlar om slopandet av det utjämnande målet, nedskärningarna av det högre bidraget, skrotandet av studiestartsstödet och aviseringen att man vill se över hela studiemedelsystemet, utan antydan till långsiktiga överenskommelser. Det är inget annat än beklagligt. Det har varit en lång tradition att göra upp över blockgränserna om viktiga system för att skapa stabila politiska förutsättningar.

Långsiktighet är av yttersta vikt för alla de individer som funderar över att studera vidare och investera i sig själva. De behöver stabila förutsättningar så att de vet vad som gäller i framtiden. Därför anser vi socialdemokrater att de förändringar regeringen har aviserat bör ha en parlamentarisk grupp kopplad till sig för att det inte ska bli samma plötsliga omsvängning som i frågan om förändringen av målet för hela utgiftsområdet.

Fru talman! Vi lever i en tid av ekonomisk osäkerhet. Kostnadskrisen har slagit hårt mot svenska hushåll, särskilt mot barnfamiljerna som kämpar för att få vardagen att gå ihop. Matpriserna har stigit, julbordet riskerar att bli rekorddyrt, elräkningarna skenar och hyrorna fortsätter att öka. I detta läge krävs politiska prioriteringar som möter människors verklighet och ger hopp inför framtiden. Det krävs politiskt ledarskap som ser till de många, inte några få.

Trots krisen väljer regeringen att blunda för den ekonomiska press som många unga och deras familjer upplever. Regeringen har valt att ge höginkomsttagare tusenlappar mer i månaden i stället för att säkra ekonomin för barnfamiljer.

I stället för att alla med hundratusentals kronor i månadslön ska få stora skattesänkningar anser vi socialdemokrater att pengarna borde gå till barnfamiljer. Därför prioriterar vi i vår budget en höjning med 200 kronor i månaden av både barnbidraget och studiebidraget för gymnasieelever. Det skulle innebära nära 5 000 kronor mer per år till en familj med två barn som går i skolan. Det handlar om rättvisa och att barnfamiljer inte ska lämnas i sticket när ekonomin är tuff.

Fru talman! I linje med att regeringen förra året tog bort målet att studiestödssystemet ska verka utjämnande väljer de nu att gå fram med stora nedskärningar av den högre bidragsnivån och helt avskaffa studiestartsstödet från 2026. I tider av skyhögt arbetslöshet och behov av utbildning och arbetsmarknadsutbildning är det häpnadsväckande att regeringen helt verkar sakna ambitionen att fler, speciellt individer långt ifrån arbetsmarknaden, ska kunna göra sig anställbara. Regeringen avvecklar i stället för att utvärdera och utveckla studiestartsstödet, som har till uppgift att möjliggöra för individer som har kort utbildningsbakgrund eller långt till en gymnasieutbildning att utbilda sig.

Vi socialdemokrater föreslår i stället att målgruppen för studiestartsstödet ska ändras så att fler kan ta del av det, samtidigt som myndigheter måste få i uppdrag att mer systematiskt arbeta för att få fler som står utanför arbetsmarknaden att utbilda sig med hjälp av stödet.

Detta är att ta ansvar och att se till att den arbetslöshet som finns i samhället bekämpas. Om vi ska få fler människor i arbete krävs stora satsningar på utbildning och studiestöd, inte total avsaknad av arbetsmarknadspolitik och avskaffande av studiestartsstöd.

Avslutningsvis kan vi inte undgå att ägna en del av denna debatt åt omställningsstudiestödet – det stöd som infördes med en första ansök-

ningsomgång 2022 och där man fortfarande inte kan leverera besked till alla som har sökt stödet innan deras utbildning påbörjas.

Det är välkommet att regeringen till slut har insett att CSN behöver mer pengar för att klara av att handlägga alla ansökningar som kommer in från alla som vill studera och ställa om sin kompetens mitt i livet. Det är dock beklagligt att det har tagit så lång tid för regeringen att komma till den insikten.

Detta har tyvärr skadat omställningsstudiestödets rykte, och det kommer att ta tid innan detta rykte lyckas få en positiv klang. Där har staten tillsammans med arbetsmarknadens parter ett otroligt stort arbete framför sig för att fler ska få en tilltro till stödet och för att fler ska få kännedom om stödet, detta för att klara alla de stora samhällsutmaningar som vi har framför oss.

Omställningsstudiestödet har precis som övriga delar inom studiestödet en otroligt viktig roll att spela för samhället. Det är med och bidrar till ett rättvist och framgångsrikt samhälle, ett samhälle där tillgången till utbildning och kunskap inte är en förmån utan en rättighet. Det bidrar till att alla individer i vårt samhälle, oavsett bakgrund, har möjlighet att forma sin egen framtid.

(Applåder)

Anf. 176 OLIVER ROSENGREN (M) replik:

Fru talman! Ledamoten Sigvardsson sa både i det anförande vi precis fick ta del av och i replikskiftet med utskottets ordförande att Socialdemokraterna föreslår höjt studiebidrag till gymnasieelever.

Ledamoten Sigvardsson berättade också att han hade mött elever från gymnasieskolan och att han på frågan vad de önskar sig av politiken fick beskrivningen att det var höjt studiebidrag. Jag fick intrycket att ledamoten Sigvardsson och därmed Socialdemokraterna kanske hade utlovat att det med Socialdemokraterna skulle bli höjt studiebidrag till gymnasieelever.

I det förslag som Socialdemokraterna har lagt fram i Sveriges riksdag tillför de dock inte mer medel till studiebidraget på gymnasiet. Den utökning som ledamoten Sigvardsson företräder gäller ju studiebidraget för universitetsstudierande, anslagsposten 1:2 *Studiemedel*. Det är anslagsposten 1:1 *Studiehjälp* som avser gymnasiet, men där finns inte mer pengar från Socialdemokraterna.

Skulle Niklas Sigvardsson vilja förklara vad han menar?

(Applåder)

Anf. 177 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Rosengren, för frågan!

Vi socialdemokrater står tydligt upp för barnfamiljer i den budget som vi har lagt på riksdagens bord och som vi gärna ser går igenom. Det handlar om 200 kronor mer till barnbidraget för de barn som är yngre än gymnasieelever, och det handlar om 200 kronor mer för de gymnasieelever som har studiebidrag under sin gymnasieutbildning.

Det är en tydlig prioritering som vi socialdemokrater gör när vi ställer budgetalternativ mot budgetalternativ. Vi socialdemokrater kommer alltid att stå upp för barnfamiljerna kontra de stora skattesänkningar som Moderaterna, som Oliver Rosengren tillhör, lägger på riksdagens bord.

Det är inte höginkomsttagare med hundratusentals kronor i månaden som ska ha de stora skattesänkningarna och den stora inflationssäkringen av sin ekonomi, utan det är barnfamiljerna. Detta står vi socialdemokrater upp för.
(Applåder)

Anf. 178 OLIVER ROSENGREN (M) replik:

Fru talman! Jag vill rekommendera ledamoten Sigvardsson att tillsammans med sina kollegor från Socialdemokraterna ta del av sitt eget budgetförslag och också läsa den beskrivning som finns av de olika anslagsposterna.

Under rubriken 2:4 kan man läsa beskrivningen av *Studiehjälp*, som är anslagsposten för studiebidrag för gymnasiestuderande. Där har Socialdemokraterna inte föreslagit ett högre anslag än regeringen. Det har man där emot, som ledamoten Sigvardsson mycket riktigt säger, gjort när det gäller anslagsposten *Studiemedel*, som avser universitetsstuderande.

Det är oroväckande om Socialdemokraterna möter gymnasieklasser och barnfamiljer och lovar dem 200 kronor mer i plånboken för varje barn som går på gymnasiet. Det finns det inte tackning för i den budget som ni har röstat på och som ni företräder, Niklas Sigvardsson.

Fru talman! Det är inte så att det budgetalternativ som Socialdemokraterna har kommit med till riksdagens kammare innehåller några 200 kronor mer till gymnasiestuderande, för i anslagsposten 1:1 finns det inte mer pengar än vad det gör i regeringens förslag till beslut.
(Applåder)

Anf. 179 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tackar för lästipset, för jag tolkar Oliver Rosengrens inlägg som ett tips om hur jag ska läsa ett betänkande.

Vi socialdemokrater kommer att stå fast vid att vi tryggar barnfamiljernas ekonomi i det budgetalternativ som vi lägger på riksdagens bord. Det finns inget annat.

Om man lägger budgetförslagen jämte varandra kommer man att se tydligt att det finns pengar för barnbidraget och att det finns pengar så att gymnasieelever kan få 200 kronor mer i månaden, kontra de massiva skattesänkningar som höginkomsttagare får i det budgetförslag som Oliver Rosengren kommer att plädera för här senare.

Anf. 180 ANDERS ALFTBERG (SD):

Fru talman! Jag vill först passa på att yrka bifall till utbildningsutskottets förslag i betänkande UbU2 *Utgiftsområde 15 Studiestöd*.

Vi vet alla att kunskap och utbildning är det främsta verktyget för att nå framgång, både för den enskilde och för samhället i stort. Sverige har i dag ett av världens generösaste studiebidragssystem, och det ska vi givetvis fortsätta att ha.

Det ger den begåvade och talangfulla tjejen eller killen möjlighet att studera oavsett social bakgrund. Det ger den ensamstående föräldern en extra möjlighet att göra en karriärväxling mitt i livet.

Som sagts många gånger tidigare har vi all anledning att känna oss stolta över vårt studiebidragssystem. Men, fru talman, precis som solen har sina fläckar har också studiebidragssystemet sina fläckar. En av dessa är

det så kallade studiestartsstödet. Detta stöd infördes 2017 av den tidigare regeringen med förväntningen att det skulle hjälpa människor som befinner sig långt ifrån arbetsmarknaden.

Redan från start har vi sverigedemokrater motsatt oss detta bidrag. Studiestartsstödet kan inte tolkas annorlunda än att det är avsett för nyanlända personer. Cirka 70 procent av de studerande med detta stöd har varit utländska medborgare.

Syftet med satsningen har skapat orättvisa mellan grupper, där andra än nyanlända är hänvisade till att finansiera sina studier med studielån. Studiestartsstödet som bidragsform har inneburit att nyanlända har sluppit att ta studielån under en period. Stödet har också inneburit en ojämlik snedvridning i studiefinansieringen.

Fru talman! Det är därför glädjande att studiestartsstödet avvecklas från 2026. Anslaget minskas med 100 miljoner kronor kommande år. Från och med 2026 beräknas anslaget minska med 400 miljoner kronor.

Regeringen och Sverigedemokraterna kommer att återkomma till riksdagen med en proposition om avvecklande av studiestartsstödet. Vi Sverigedemokrater ser detta som en stor framgång och seger.

Fru talman! Att återupprätta ett tryggt, säkert och fritt Sverige är Tidöpartiernas prioriterade mål. Förutom att vi ger rättsväsendet 3,5 nya miljarder i budgeten för nästa år gör vi det nu mer attraktivt att utbilda sig till polis. Vi Tidöpartier avser att lämna ett förslag som innebär att de som studerar vid polisutbildningen hösten 2024 eller senare kommer att få studielånen återbetalda eller avskrivna.

Vi sverigedemokrater gick till val på att Sverige skulle gå tillbaka till en betald polisutbildning, så som det var fram till 1998. Detta är ett steg i rätt riktning. Vi hoppas att satsningen ska leda till att fler, även människor mitt uppe i livet, ska välja att byta karriär och bli polis.

Avslutningsvis, fru talman, önskar jag alla här i kammaren och alla hårt arbetande tjänstemän i förvaltning och övrig verksamhet en god jul.
(Applåder)

(FÖRSTE VICE TALMANNEN: Jag lovar att framföra hälsningen också till fru talmannen.)

Anf. 181 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Jag vill uppehålla mig vid det stora sjok som ledamoten Alftberg hade om studiestartsstödet. Jag kommer ihåg en budgetdebatt för två år sedan gällande budgeten för 2023. Det var glädjande att se att Sverigedemokraterna då faktiskt hade gått ifrån sin princip att inte sänka studiestartsstödet, vilket var vad budgeten innefattade då. Ledamoten sa då att detta är ett bra stöd som behövs.

Nu ser vi i stället en anslagsminskning med 100 miljoner för kommande år och sedan ett helt avskaffande av stödet, vilket innebär 400 miljoner totalt. Detta är pengar som används för att människor som står långt ifrån arbetsmarknaden ska ha möjlighet att komma i arbete. Det är det detta stöd handlar om. Det handlar om att personer med kort utbildningsbakgrund som står väldigt långt ifrån arbetsmarknaden ska ha möjlighet att ta steg mot utbildning för att sedan kunna ta ett jobb.

Det är väldigt tydligt att Sverigedemokraterna inte anser att dessa människor ska kunna utbilda sig för att sedan kunna ta ett jobb, bli självförsör-

jande och därmed kunna bidra till samhället under hela sin livstid. Sverigedemokraterna får gärna fortsätta förklara varför stöd som ska se till att folk får arbete och kan försörja sig själva helt enkelt ska skrotas och hur de människorna i så fall ska kunna ta jobb i framtiden.

Anf. 182 ANDERS ALFTBERG (SD) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten för frågan.

Vi får inte blunda för vad Riksrevisionen sa när man gjorde sin granskning. Det var en ganska rejäl sågning. Man konstaterade att det här bidraget inte leder till de saker som efterfrågas. Helt klart är det så.

Vi gör nu en omläggning, precis som vi har gjort med omställningsstudiestödet. Vissa av de här sakerna är överlappande, och då lägger vi hellre mer resurser och mer fokus på de andra typerna av stöd – till exempel omställningsstudiestödet, som kräver väldigt mycket arbete för att det ska funka. Det är mycket bättre att fasa ut till exempel det omstridda, även av Riksrevisionen, studiestartsstödet, som enligt mig i grunden är diskriminerande.

Anf. 183 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Ett stöd som i grunden är diskriminerande, säger Sverigedemokraterna via Alftberg. Det är ett stöd som går att förändra – absolut! Vi socialdemokrater är alltid öppna för att utvärdera och utveckla de stöd som finns för att de ska få den största effekten, så att människor som står långt ifrån arbetsmarknaden genom studiestartsstöd eller andra stöd inom studiestödet får möjlighet att få ett jobb. Det är ju det som alla stöd vi debatterar här i dag är till för. De är till för att människor ska kunna gå närmare ett arbete, göra sig anställbara och få ett jobb framöver.

Det hade varit intressant om alternativet hade varit att ta dessa 100 miljoner från stödet nästa år, eller de 400 miljoner det blir totalt när man lägger ned det, och lägger på andra typer av arbetsmarknadsutbildningar eller studiestöd som ska möjliggöra för denna grupp att komma närmare arbete. Problemet är att den regering som Sverigedemokraterna stöder, eller i vissa fall säkert styr, inte ger de förslagen. Den ger inte fler stöd. Den ger inte fler arbetsmarknadspolitiska åtgärder för att folk faktiskt ska kunna ta ett jobb.

Sverigedemokraterna genom Alftberg får gärna förklara för mig hur det ska gå till att dessa individer ska kunna göra sig anställbara och kunna försörja sig i framtiden.

Anf. 184 ANDERS ALFTBERG (SD) replik:

Herr talman! Det är väldigt intressant att ledamoten ojar sig så mycket över studiestartsstödet, ett stöd som har dalat när det gäller intresse och hur många som är involverade i det. Jag skulle nog säga att det finns andra fokusområden, andra sätt och andra nivåer, till exempel kommunal, för att nå dem som har stora svårigheter att komma in på arbetsmarknaden.

Ni socialdemokrater säger att ni satsar så mycket på våra studenter. Vi har noterat här i dag att ni lovar bort Adidas skor till gymnasieungdomar, men när vi tittar efter finns det ingen täckning för det. Det är lätt att lova brett, men det gäller att ha pengarna också.

(Applåder)

Herr talman! Vänsterpartiets syn på kunskap är att det är en demokratisk rättighet. En av de viktigaste förutsättningarna för att göra kunskap och utbildning tillgängliga för fler människor är ett studiestödssystem som ger social och ekonomisk trygghet för studerande.

Studiestöd

För att studiestödet ska fortsätta att ha denna rekryterande effekt anser Vänsterpartiet att det måste svara mot de studerandes levnadsomkostnader. Och de börjar förändras nu, herr talman, och det till det sämre – på grund av den här regeringen och Sverigedemokraterna, som i den här svåra ekonomiska krisen för hushållen, småbarnsfamiljerna och studenterna prioriterar att sänka skatten för de allra rikaste. De prioriterar att ge bidrag till rikas villastädning och kakelläggning i badrummet.

Regeringen och Sverigedemokraterna anser i den här budgeten att totalbeloppet inom studiestödet, det vill säga studiebidrag och studielån, i princip avser att täcka rimliga levnadsomkostnader under studietiden. Men det gör det inte, herr talman. Matpriserna ökar. Elnätsavgifterna stiger. Hyreshöjningarna är högst på decennier. Kollektivtrafikens priser ökar. Läromedel kostar. Kläder kostar. Allt kostar mer. Det är väldigt dyrt för våra studenter.

För fjärde året i rad presenterar SSCO Stockholms studentbudget. De redogör för hur den ekonomiska situationen ser ut för en genomsnittlig student i Stockholm.

Enligt deras beräkningar går en student i Stockholm 2024 minus med 4 585 kronor i månaden. Deras slutsats är därmed att en student i Stockholm inte kan täcka nödvändiga utgifter enbart med hjälp av studiestöd. För att ha råd måste studenten antingen arbeta vid sidan av studierna, låna pengar, använda eventuella besparingar eller hitta alternativa lösningar för att finansiera sina levnadsomkostnader under studietiden. Alternativet är att dra ned på mindre akuta utgifter, exempelvis hälsosamma livsmedel eller tandvård.

I undersökningen framgår det att många studenter upplever sin ekonomiska situation som ansträngd och att många lever inom små marginaler. Mer än hälften av de tillfrågade studenterna uppgav att de känner sig stressade över sin ekonomi. Och när studier av ekonomiska skäl inte tillåts vara en heltidssysselsättning ökar risken för psykisk ohälsa.

Herr talman! Så här svårt rent ekonomiskt ser det ut för många studenter runt om i landet, inte bara för dem som bor i huvudstaden. Så här kan vi inte ha det.

Om regeringen och Sverigedemokraterna bedömer att studiestödet för närvarande ligger på en bra nivå, om regeringen och Sverigedemokraterna anser att en student kan leva på både studiebidraget och studielånet – som i år ligger på 13 156 kronor per månad – har jag en fråga, herr talman. Varför testar inte högern att leva som en student? De kan pausa de skattesänkningar och höga arvoden som de ger sig själva och testa att leva som en student gör. Den här regeringen och Sverigedemokraterna verkar nämligen inte tro att en vanlig student 2027 i Sverige går minus med 5 000 kronor i månaden.

Herr talman! Vänsterpartiet anser att det sociala utjämningsmålet inom den statliga studiestödspolitiken ska återinföras. Att studiestödssystemet ger de studerande social och ekonomisk trygghet är enligt Vänsterpartiet en av de viktigaste förutsättningarna för att göra kunskap och utbildning

tillgänglig för fler. Social utjämning bör därför vara ett av studiestöds-systemets mest centrala mål. Och därför ställer vi i Vänsterpartiet oss bak-om den reservation som ligger.

Vänsterpartiet vill också se ett avskaffande av hyrpersonal i vården från 2024. Det är helt centralt att ett sådant stopp kombineras med andra åtgärder från staten för att säkra personalförsörjningen inom vården. Vi föreslår ett tiopunktsprogram för att avskaffa hyrpersonal i vården med en särskild satsning på norra sjukvårdsregionen och även glesbefolkade re-gioner.

Vänsterpartiet vill därför utöka antalet studieplatser på läkarutbild-ningen och sjuksköterskeutbildningen. Även bibliotekarieutbildningen be-höver byggas ut. Därför avsätts ytterligare totalt 81 miljoner kronor för ökade studiestödskostnader för utbildningarna.

Vidare bör vårdutbildade som väljer att bo och arbeta i glesbefolkade regioner få möjlighet att skriva av sina studieskulder. Därför avsätts 39 miljoner kronor för ändamålet.

Det ska vara möjligt att få studiestöd under hela sin studietid, då högre utbildning ska betraktas som en heltidssysselsättning. Vänsterpartiet vill att bidragsandelen i studiemedlen ska öka, för att skuldbördan inte ska bli mer betungande. Med högre bidrag och lägre lån underlättas återbetalning-en av studielånet. Vänsterpartiet avvisar därför den effektivisering av det högre bidraget som regeringen föreslår.

Sammantaget avsätter Vänsterpartiet 320 miljoner kronor mer än rege-ringen för studiestöd 2025.

Det är också viktigt att fler får möjlighet att studera. Exempelvis ar-betslösa kan under en kortare tid få studiestartsstöd för att läsa in en gym-nasieutbildning och öka chanserna att få jobb. Därför avsätter Vänsterpar-tiet 300 miljoner kronor mer än regeringen för 2025.

Det är väldigt dåligt prioriterat av regeringen att vilja avveckla studie-startsstödet. Nu när arbetslösheten är som högst på tio år behöver staten säkerställa att personer med kort tidigare utbildning som befinner sig i ar-betslöshet ska få alla förutsättningar för att kunna ta sig in på arbetsmark-naden.

Nästan fyra av tio studerande med studiestartsstöd har en kort grund-skoleutbildning eller saknar helt utbildning. Det är också vanligt att stude-rande som har haft det stödet fortsätter att studera med studiestöd. Många som studerar med det här stödet har dessutom barn. Stödet gör skillnad för den här gruppen.

Färre kommuner utnyttjade de här tilldelade medlen under 2023, vilket kan vara ett tecken på att det har blivit svårare att hitta personer som tillhör målgruppen för studiestartsstöd. Det kan i sin tur bero på att färre sökande uppfyllde arbetslöshetsvillkoret. Regelverket för arbetslöshetsvillkoret lät-tades upp tillfälligt under covid-19-pandemin. Förslagsvis skulle regering-en och Sverigedemokraterna kunna se över regelverket och se till att fler får veta om att stödet finns att söka i stället för att avveckla det.

Herr talman! Slutligen: Vänsterpartiet vill se ett mer aktivt arbete mot att människor hamnar i skuldproblematik. Det är fortfarande aktuellt i dag, särskilt nu när lånebenägenheten har ökat totalt sett.

Studiestödet, framför allt studielånet, är en betydelsefull inkomstkälla för de studerande, särskilt i ekonomiskt svåra tider. Det innebär dock att fler personer har studielån i dag jämfört med tidigare och att skuldsätt-

ningen ökar. Det innebär också att CSN-skulder som skickas till kronofogden för indrivning ökar. Redan i augusti i år var summan över inskickade skulder runt 900 miljoner kronor, och kronofogden spår att vi går mot ett rekordår 2024. Det speglar den ansträngda ekonomiska situation som många låntagare har just nu. Så här kan vi inte ha det.

Prot. 2024/25:48
11 december

Studiestöd

Anf. 186 LILI ANDRÉ (KD) replik:

Herr talman! Slagorden från ledamoten Awad bemöts bäst med verkligheten. Den här regeringen har nu lagt fram tre budgetpropositioner, och fördelningspolitiskt är satsningen störst på dem som har de lägsta inkomsterna. Verkligheten kan ledamoten inte ändra genom sina påståenden.

Vi har sänkt skatten i samtliga budgetpropositioner. Det är bra. Trots det är vi inte framme vid att återställa skattereformens mål om hälften kvar. Det kan låta som att de som har högre löner knappt betalar skatt. Men faktum är att den som har en månadsinkomst på 125 000 kronor betalar elva gånger så mycket i skatt som en person som tjänar 25 000 kronor i månaden. Vi har alltså fortsatt en progressiv beskattning.

Det är vi som står på arbetarnas sida. Vi prioriterar sänkta skatter för löntagare som går till jobbet varje dag. Men ni lyfter hela tiden fram och tjarar om höjda bidrag.

Detta är bra kristdemokratisk politik. Färre tror nämligen att sänkta skatter per automatik leder till sämre välfärd. Sänkningarna av marginalskatten kommer inte att vara en kostnad. Det kommer att bli en intäkt då vi får bättre produktivitet, och stigande produktivitet är en förutsättning för att lönerna ska kunna öka.

Anf. 187 NADJA AWAD (V) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten, för påståendena! Jag hörde inte att det ställdes någon fråga, utan man ville på något sätt utmåla det jag har sagt som en lögn, som att jag inte är verklighetsförankrad i fråga om att den här regeringen och Sverigedemokraterna har lagt fram en budget som gynnar de allra rikaste i samhället. Det är nämligen verkligheten.

Jag tycker inte om när regeringen och Sverigedemokraterna i olika debatter försöker sprida lögnen om det som Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet har lyft upp i olika debatter om att budgeten som regeringen har lagt fram med hjälp av Sverigedemokraterna gynnar de allra rikaste i samhället. Nästan hälften av de 60 miljarderna går till skattesänkningar som gynnar de allra rikaste. Statsminister Ulf Kristersson får en skattesänkning, ministrarna i regeringen får skattesänkningar och vd:arna för de stora koncernerna i samhället får skattesänkningar.

Men vad händer med välfärden? Vad händer med barnfamiljerna? I dag pratar vi också om studenterna. Jo, de får det tuffare i den här ekonomiska krisen.

Är det ansvarsfullt, frågar jag kristdemokraten Lili André. Är det ansvarsfullt att lägga fram en budget som denna och göra det flera gånger? Det är ju inte första gången man genomför skattesänkningar för de allra rikaste. Är det ansvarsfullt att prioritera på detta sätt? Det tycker inte Vänsterpartiet.

Som jag nämnde i mitt huvudanförande går studenterna i Stockholm och i många andra kommuner back med flera tusen kronor varje månad.

Är det ansvarsfullt att låta dem lida medan de allra rikaste får bidrag för kakelläggning i badrummet och för att kunna konsumera mer?

Anf. 188 LILI ANDRÉ (KD) replik:

Herr talman! Jag vill upprepa för ledamoten Awad att sänkningen av marginals-katten inte kommer att vara en kostnad utan en intäkt för vår välfärd och för Sveriges tillväxt. Vi får bättre produktivitet, och en stigande produktivitet är en förutsättning för att lönerna ska kunna öka.

Vad gäller studiestödet finns ett fribelopp. Vi uppmuntrar att man som student till viss del jobbar, och därför har vi detta fribelopp. Det är bra att få en viss arbetslivserfarenhet samtidigt som man studerar.

Den vänsterpolitiska skuggbudgeten kräver skattehöjningar och leder till ännu högre kostnader för skattebetalarna. Återigen, herr talman, måste man förstå den ekonomiska beräkningen. Den sänkta marginals-katten ökar produktiviteten.

Anf. 189 NADJA AWAD (V) replik:

Herr talman! När finansminister Elisabeth Svantesson säger att det måste löna sig att tjäna runt 140 000 kronor i månaden menar hon ju att det ska löna sig att vara höginkomsttagare här i landet. Det måste löna sig att tjäna väldigt, väldigt bra. Det är också vad denna budget leder till. De som har det väldigt bra får ännu mer.

Det stämmer att Vänsterpartiet vill se skattehöjningar, men inte för pensionärerna, de sjukskrivna eller de arbetslösa. Vi vill i stället att de allra rikaste i samhället beskattas mer. Så det stämmer att vi vill ha skattehöjningar, men inte för dem som har det allra tuffast i den ekonomiska krisen.

Jag tycker att regeringen och Sverigedemokraterna bara skulle säga som det är. Säg att det är dessa ni vänder er till! Då skulle ni åtminstone tala sanning i stället för att ljuga i kammaren för dem som lyssnar på oss och dem som kommer att rösta vid valet 2026 om att ni har gjort något annat, för det har ni ju inte.

Jag tycker att ni borde ta er en funderare på om det verkligen är ansvarsfullt att prioritera skattesänkningar för de allra rikaste och bidrag för att de ska kunna renovera eller anlita städhjälp till sina villor.

Jag vill slutligen lägga mer fokus på studenterna, för de har det väldigt tufft. Nu när arbetslösheten är som högst på tio år är det synd att ni vill avveckla det stöd som ska hjälpa studenter att komma in på arbetsmarknaden via utbildning. Det är en satsning som Vänsterpartiet vill göra. Det vill inte regeringen.

Anf. 190 OLIVER ROSENGREN (M):

Herr talman! Vi står här i dag inför beslut om vårt betänkande för utgiftsområde 15 Studiestöd. Vårt förslag är en budget på 33,8 miljarder kronor. Det är ett omfång som väcker respekt. Studiemedel tryggar studerandes ekonomiska situation, stärker Sveriges konkurrenskraft och stärker omställningsförmågan i ekonomin.

Studiestödet är en grundpelare i vårt utbildningssystem och har bidragit till att Sverige rankas som ett av världens mest jämlika länder när det gäller tillgång till högre utbildning. Vi visar genom vårt förslag en medvetenhet om de utmaningar som vi står inför samtidigt som vi värnar om att systemet ska vara hållbart och effektivt.

Herr talman! Sverige befinner sig i en tid av snabb förändring på arbetsmarknaden. Digitalisering, klimatomställning och en åldrande befolkning skapar nya kompetensbehov. För att möta dessa behovs vi utbilda fler, yrkesutbilda fler och möjliggöra för fler att byta karriär mitt i livet. Här spelar inte minst omställningsstudiestödet en avgörande roll. Det ger vuxna möjlighet att finansiera studier som stärker deras ställning på arbetsmarknaden. Det gynnar hela samhället. Det är viktigt att omställningsstudiestödet fungerar effektivt och träffar rätt målgrupper.

Regeringen har tagit höjd för det stora intresset för omställningsstudiestödet och föreslår både regelförenklingar och en resursförstärkning till Centrala studiestödsnämnden för att de ska kunna korta handläggnings-tiderna. Det är ansvarstagande för att människor ska kunna komma till och ställa om till nya jobb, vilket är en möjlighet för att stärka Sveriges ekonomi.

Samtidigt stärker vi möjligheten till utbildning genom att prioritera fler platser inom yrkesvux. Denna satsning är inte bara viktig för de individer som tar del av den utan också för Sveriges tillväxt och totala konkurrenskraft. Genom att öka tillgången på utbildningar i bristyrken bidrar vi till att möta arbetsmarknadens behov och stärka välfärden. Ett välfungerande studiemedelssystem är avgörande för detta.

Ett annat exempel på regeringens ansvarstagande är beslutet att avveckla studiestartsstödet. Det var tänkt att hjälpa personer med kort utbildning att återvända till studier, men volymerna har varit små och har minskat över tid. Dessutom finns indikationer på att det inte har nått rätt målgrupper, och det finns en risk för felaktiga utbetalningar. Att fasa ut ett stöd som inte fungerar optimalt är inte ett misslyckande utan ett bevis på att man har en omprövande inställning till politiken, något man hade önskat fanns hos fler.

Vi säkerställer att resurserna används där de gör störst nytta. Det skapar utrymme för andra och mer effektiva insatser.

Man hade såklart kunnat tala mycket om den splittring som finns hos oppositionen, om att Socialdemokraterna vill höja vissa bidrag, om att Miljöpartiet vill höja ännu mer och om att Vänsterpartiet vill skriva av studielån för dem som bor i vissa delar av landet. Och medan Socialdemokraterna vill behålla studiestartsstödet vill Centerpartiet avskaffa det ännu fortare.

Man skulle självfallet kunna ägna mycket tid åt detta, och jag hade tänkt att jag skulle säga några ord om det. Men under debatten har det dykt upp något långt mer allvarligt att diskutera.

Herr talman! Det är viktigt att Sveriges riksdag tar sitt ansvar i debatten att säga som det är. Det är en särskilt viktig uppgift i det möte som riksdagsledamöter har den stora förmånen att ha med gymnasieelever som är på besök i Sveriges riksdag. Vi måste säga som det är och inte glida på sanningen.

Socialdemokraterna föreslår inga mer pengar i sin budget till anslagsposten *Studiehjälp*. Det framgår av budgeten att *Studiehjälp* är anslagsposten för studiebidrag till gymnasiestuderande. Trots det säger socialdemokrater i kammaren, i anföranden, i repliker och uppenbarligen till gymnasieelever som kommer hit och förväntar sig att de kan lita på de riksdagsledamöter de möter som säger att det är 200 kronor mer i plånboken som gäller om Socialdemokraterna hade fått bestämma. Det är oroande.

Vi säger som det är och gör det som krävs. Därför vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.
(Applåder)

Anf. 191 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Jag tackar Oliver Rosengren för att han ger mig möjligheten att återigen stå här och prata om de prioriteringar som vi i Socialdemokraterna vill göra. I vårt budgetalternativ och den motion som vi har skickat till Sveriges riksdag är det tydligt vilka prioriteringar vi vill göra. Vi har avsatt pengar till att höja studiehjälpen från CSN för gymnasieelever med 200 kronor i månaden. Moderaterna och Oliver Rosengren vill inte göra det. Det är det som den här konflikten handlar om. Jag förstår varför Oliver Rosengren och Moderaterna hellre vill prata om en rad i ett anslag än om den skillnad som finns i sak.

Det är nästan lite så att man också kastar sten i glashus. Trots att hundratala tjänstemän i Finansdepartementet jobbar med det här har regeringen skickat otaliga rättelseblad till den budgetproposition som vi debatterar och fattar beslut om.

Faktum kvarstår: Oavsett vad Oliver Rosengren står här och pratar om är det stora skillnader i prioriteringar mellan den budget som vi socialdemokrater lägger fram och den proposition som Moderaterna står och försvaret. Vi socialdemokrater vill höja studiehjälpen från CSN för gymnasieelever med 200 kronor i månaden. Vi vill också höja barnbidraget med 200 kronor i månaden, för vi vill värna barnfamiljer framför stora skattesänkningar för höginkomsttagare, oavsett vad Oliver Rosengren står i talarstolen och säger.

(Applåder)

Anf. 192 OLIVER ROSENGREN (M) replik:

Herr talman! Jag är orolig för att ledamoten Sigvardsson tyvärr läser lite för mycket i talepunkterna och lite för lite i anslagsposterna. Sverige styrs inte via talepunkter utan via anslagsposter. Det är alltså det som Niklas Sigvardsson kallar ”en rad i ett anslag” som jag vill prata om. Det är så vi styr det här landet.

Herr talman! Det spelar ingen roll vad man säger i budgetdebatten – det som spelar roll är vad man föreslår i sitt budgetalternativ. I Socialdemokraternas förslag till budget – i det underlag vi i dag är här och debatterar – framgår det klart och tydligt av anslagsposten 1:1 *Studiehjälp* i bilaga 7 att det inte finns någon anslagsökning. Det finns alltså inga pengar till 200 kronor för gymnasieelever, trots att Socialdemokraterna säger det. Det kan Socialdemokraterna såklart säga, men skulle deras budget ha blivit verklighet efter beslut i den här kammaren hade det inte blivit några 200 kronor till gymnasieeleverna. Det framgår nämligen av Socialdemokraternas budget att det inte finns några pengar till det, även om det står så i det pressmeddelande som ledamoten Sigvardsson läser ur – det är inte med det vi styr landet.

Anf. 193 NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik:

Herr talman! Nu står inte jag som ledamot och läser ur ett pressmeddelande, utan jag står och pratar om vår budgetmotion i Sveriges riksdag.

Det är tydligt att Oliver Rosengren vill styra debatten åt ett annat håll. Oliver Rosengren vill inte, herr talman, prata om de sakpolitiska skillnader som finns mellan Socialdemokraterna och Moderaterna. Oliver Rosengren vill inte prata om att gymnasieelever inte får 200 kronor mer i månaden med det budgetförslag som Moderaterna har lagt fram i den här kammaren.

Som jag sa tidigare är detta lite märkligt, med tanke på att regeringen har hundratals anställda i Finansdepartementet som skickar otaliga rättelseblad när det gäller budgetarna. Då handlar debatten om det här i stället för att handla om de sakpolitiska skillnader som faktiskt finns mellan Moderaterna och Socialdemokraterna.

Det är väldigt tydligt att vi socialdemokrater står upp för barnfamiljer runt om i det här landet genom att höja barnbidraget med 200 kronor i månaden och genom att vilja höja studiebidraget för gymnasieelever med 200 kronor i månaden. Det hade inneburit nära 5 000 kronor för barnfamiljerna.

Nu står vi här några dagar före jul. Julbordet kommer att bli rekorddyrt. Löften om att säkerställa barnfamiljernas ekonomi hade varit väldigt bra för dem att få.

Oliver Rosengren kommer i sin sista replik återigen högst troligt att stå och prata om anslagsrader. Det som är det viktiga att komma ihåg är att de sakpolitiska skillnaderna är stora: Moderaterna vill sänka skatten för höginkomsttagarna medan vi socialdemokrater vill stå upp för barnfamiljer. (Applåder)

Anf. 194 OLIVER ROSENGREN (M) replik:

Herr talman! Sveriges styrs med anslagsposter, inte med talepunkter. Jag berättar gärna om våra prioriteringar. Socialdemokraterna prioriterar inte 200 kronor till gymnasiestuderande. Det stämmer att regeringen inte heller gör det. Det finns alltså inte någon skillnad att debattera, eftersom Socialdemokraterna har samma förslag som vi, vilket framgår av tabellverken.

Om det hade funnits någon skillnad mellan våra budgetförslag hade jag gärna diskuterat den prioriteringen och stått för att vi inte föreslår 200 kronor mer till gymnasiestuderande. Men det är ju ingen skillnad, för Socialdemokraterna föreslår heller inte ett 200 kronor högre studiebidrag till gymnasiestuderande. Det skulle vara märkligt om jag hittade på att det finns en sådan skillnad mellan budgetalternativen, som ledamoten Sigvardsson gör. Det skulle vara mycket missvisande.

I stället skulle jag vilja vädja till den mycket goda egenskapen att våga erkänna fel. Det kan ju helt enkelt vara så att Socialdemokraterna har missat skillnaden mellan anslagsposterna 1:1 och 1:2. Då är det väl inte värre än att man får säga att det har blivit fel och att man ska göra det bättre till nästa gång. Då ska man kanske också passa på att be om ursäkt till de gymnasieelever som man har lovat 200 kronor mer utan att det finns täckning för det i budgetalternativet. Det hade varit en utmärkt lösning.

I stället fortsätter man att framhärda i någonting som inte framgår i budgeten. Det, herr talman, tycker jag är både olyckligt och ansvarslöst. Det skulle kunna hända att någon lyssnar på den här budgetdebatten, trots denna sena timme, och det kanske finns någon mer gymnasieelev som ledamoten Sigvardsson ska träffa. Då är det viktigt att hålla sig till sanning-

en, och sanningen är att det är tomt på den här raden i Socialdemokraternas budgetförslag.
(Applåder)

Anf. 195 NADJA AWAD (V) replik:

Herr talman! Ledamoten Oliver Rosengren står här och tycker att det är så himla viktigt att tala sanning och säga som det är. Det är det som har framkommit i ledamotens huvudanförande och ett antal replikskiften.

I Oliver Rosengrens anförande om studiestartsstödet målades det upp att studiestartsstödet i sig skulle vara problemet. Men det stämmer inte. Det är inte vad Riksrevisionen konstaterar i sin granskningsrapport av studiestartsstödet. I Riksrevisionens granskningsrapport framkommer att stödet inte har nått sin målgrupp i tillräcklig utsträckning på grund av – hör och häpna – hur det har hanterats av regeringen, statliga myndigheter och kommuner som administrerar det. Alltså är det inte studiestartsstödet i sig som är fel i sin utformning.

Riksrevisionen skriver bland annat också att Arbetsförmedlingens samverkan med kommunerna brister och att det saknas ett effektivt informationsutbyte mellan kommunerna och andra utbildningsaktörer, som folkhögskolorna.

Det är inte studiestartsstödet som är ett problem. Det är arbetslösheten som är ett problem. Den är nu den högsta på tio år, och den här regeringen verkar inte vilja göra någonting för att komma till rätta med det.

Det är viktigt att fler får möjlighet att studera, exempelvis arbetslösa, som under en kortare tid kan få studiestartsstöd för att läsa in en utbildning och öka chanserna till jobb.

Varför konstaterar Oliver Rosengren en osanning genom att säga att det är viktigt att avveckla det här stödet, när det handlar om hur bland annat regeringen administrerar det?

Anf. 196 OLIVER ROSENGREN (M) replik:

Herr talman! Det stämmer att problemet är arbetslösheten. Arbetslösheten är ett av de största samhällsproblem Sverige har. Det är av precis det skälet vi skärper arbetslinjen, sänker skatten på små inkomster och stärker drivkrafterna för att arbeta.

Det är av det skälet som vi just nu håller på och förbereder en bidragsreform med både bidragstak och aktivitetskrav för att alla som är utan arbete ska veta att det finns någon att se i ögonen som tror på dig och vet att det också finns en plats för dig på arbetsmarknaden och att det här landet inte ger upp på någon.

Det är därför vi satsar på yrkesutbildning och arbetsmarknadsutbildning. Det är därför vi satsar på att alla människor som i dag är arbetslösa för att de saknar utbildning ska kunna utbilda sig till arbete. Vi är dessutom beredda att ställa krav på det, eftersom vi vet att krav är att bry sig.

Vi kommer inte att ge upp förrän arbetslösheten är bekämpad. Arbetslösheten är ett gift för hela Sverige och ett problem för alla de människor som i dag ställs utanför och inte får möjlighet att känna att de är med och bidrar. De har inte möjligheten att bygga sig sin egen framtid genom arbete.

Därför kommer vi givetvis göra allt vi kan, herr talman, för att bekämpa arbetslösheten. Jag vill ge ledamoten helt rätt i att arbetslösheten är

problemet. Sedan måste vi vara beredda att vrida och ompröva olika verktyg och redskap när de inte fullt ut fyller sin funktion.

Det är därför vi väljer att lägga medel på det som verkar fungera i stället för på det som inte verkar fungera.

Prot. 2024/25:48
11 december

Studiestöd

Anf. 197 NADJA AWAD (V) replik:

Herr talman! Vi kan konstatera att man vill göra enorma satsningar för att kunna minska arbetslösheten som är den högsta på tio år under den här regeringstiden. Men varför vill man avveckla någonting som skulle möjliggöra att arbetslösa utbildar sig för att de ska kunna gå in i arbete?

Det skulle kunna vara ändamålet med studiestartsstödet ifall regeringen, statliga myndigheter och kommuner som administrerar det gör anorlunda. Det är vad Riksrevisionen konstaterar i sin granskningsrapport om studiestartsstödet. Man ska inte avveckla det. Det är inte förslaget.

Det jag undrar är helt enkelt: Om nu regeringen på allvar vill att arbetslösa som har en kort utbildningsbakgrund ska komma in i arbete, eller åtminstone öka sina chanser till ett jobb, varför skulle man då inte vilja göra om studiestartsstödet i stället för att avveckla det?

Man kan absolut säga, som ledamoten Oliver Rosengren gör, att man vill göra andra satsningar. Men säg då det i stället. Hitta inte på att stödet skulle vara ett problem i sig, för det stämmer inte. Det hade varit det ansvarsfulla, ifall Oliver Rosengren tycker att det är så himla viktigt att tala sanning i kammaren. Det tycker i varje fall jag.

Frågan är: Är det inte bättre ifall regeringen skulle kunna se över regelverket för studiestartsstödet i stället för att avveckla det?

Anf. 198 OLIVER ROSENGREN (M) replik:

Herr talman! För den person som är arbetslös för att den saknar de kompetenser, erfarenheter, kunskaper eller färdigheter som efterfrågas på arbetsmarknaden, det vill säga den som är arbetslös för att den kanske saknar utbildning, ska nog alla bidrag som den får betraktas som ett studiestartsstöd.

Vår politik säger att den person som är arbetslös för att den saknar utbildning ska utbilda sig till arbete. Om man inte gör det, det vill säga att man inte utbildar sig när det är bristen på utbildning som gör att man är arbetslös, ska man inte ha några bidrag.

Därför är alla bidrag studiestartsstöd för den som är arbetslös för att den saknar utbildning. Då behöver vi inte ha ett särskilt bidrag som kallas för studiestartsstöd, särskilt inte ett som har fungerat dåligt. Om det sedan beror på någon myndighet eller någon kommun spelar inte så stor roll. Studiestartsstödet har inte fungerat.

Vi är beredda att se över de flesta regelverk som gäller bidrag. En av de saker som vi behöver i det här landet är skarpare krav på att den som inte har någon utbildning och därför är arbetslös ska utbilda sig till arbete.

Det är vi mycket redo, herr talman, att både se över och reformera för att säkerställa att den som är utan utbildning och är arbetslös ska utbilda sig till arbete och att det är ett krav för att man ska få bidrag.

(Applåder)

Anf. 199 ANDERS ÅDAHL (C):

Herr talman! Högre utbildning tillgänglig i hela landet, i hela livet. Ja, det är en av Centerpartiets tre hörnstenar i den högre utbildningspolitiken.

Tillgänglig – alla ska kunna förkovra sig, utbilda sig vidare.

Hela landet – var du bor ska inte hindra dig från att kunna läsa vidare.

Hela livet – ålder eller sociala omständigheter ska inte heller hindra dig från att läsa vidare.

För att göra utbildningen tillgänglig i hela landet i hela livet behövs ett generöst, dynamiskt och rättvist studiemedelssystem där individer kan växa, där Sverige kan växa.

Herr talman! Alliansen hade det gemensamma projektet om att bygga Sverige med arbetslinjen. Men arbetslinjen är inte nog i vår tid. Det behövs en ny linje för Sverige, en kompetenslinje.

Sverige rör sig åt fel håll. Arbetslösheten stiger till rekordnivåer när regeringen sitter på händerna, skolresultaten sjunker, forskningens kvalitet dalar, vi faller i innovation och folkbildningen är satt på undantag. Och inte minst, oavsett bransch är det ett entydigt budskap som trummas ut: kompetensbrist – alltid återkommande oavsett bransch – kompetensbrist.

Arbetslinjen handlar om att flytta människor från en bidragssituation till arbetsmarknaden och ett arbete. Det är god politik, men det är inte tillräckligt. Kompetenslinjen är en utveckling där kompetens är nödvändigt för att kunna överbrygga gapet på arbetsmarknaden.

Utmaningarna är stora för Sverige. Vi är i inledningen av en alldeles nödvändig grön omställning. Många länder konkurrerar med oss på en helt ny nivå, inte minst i Asien. Utvecklingen av AI kommer att få en enorm betydelse. Tempot är högt och omfattningen genomgripande. Kort sagt: Arbetsmarknaden är i omvandling.

Den svenska responsen måste vara tillväxt genom förmåga att ligga i framkant och tillväxt genom förmåga att vara förändringsbenägen. Det är med kompetens som motor i vårt företagande och i det allmänna som vi i förlängningen kan finansiera vård, skola och omsorg.

Herr talman! När Centerpartiet hösten 2023 beslutade om ett nytt skolpolitiskt program var det en signal från oss om utbildningens värde för Sverige. Nu med kompetenslinjen gifter vi samman utbildningspolitik med arbetsmarknadspolitik, integrationspolitik och näringspolitik för att lyfta Sverige in i framtiden.

Kompetenslinjen gäller för hela arbetsmarknaden och för alla yrken. Det gäller för deeptech-forskning, för lantbruket, för besöksnäringen, för arbetskraftsinvandringen och integrationen. Det gäller för svetsare, sjuksköterskor, montörer, restaurangpersonal, entreprenörer, lärare och företagsledare. Det gäller alla. Det är med kompetens vi kan konkurrera på den globala scenen.

Herr talman! För studiemedelsområdet vill vi se åtminstone fem åtgärder som stöder kompetenslinjen inom budgethorisonten. De fem åtgärderna är satta i relation till regeringens budget.

För det första: Ett mer flexibelt studiemedelssystem som premierar studenter som avslutar sina studier före utsatt tid men också är anpassat för dem i behov av lägre studietakt, exempelvis människor som har gått anpassad gymnasieskola eller är deltidssjukskrivna.

För det andra: Att det så kallade fribeloppet avskaffas för lånedelen av studiemedel. Vi vill inte se hinder för att arbeta vid sidan om studierna. Arbete ger både inkomst och erfarenheter.

För det tredje: Vi vill se att studenter som är deltidssjukskrivna ska ha rätt till studiebidrag och studielån på deltid.

För det fjärde: En utökad utbyggnad av yrkeshögskolan där vi tillför hundratals miljoner kronor över tre år, och som en följd därav ökade anslag till studiemedel för yrkeshögskolestudier på 63 miljoner kronor 2025 och sedan 95 miljoner kronor för 2026 och 2027.

För det femte ser vi i relation till regeringen att vi ytterligare behöver bygga ut omställningsstudiestödet och handläggningen på CSN. Vi vill därför tillföra CSN ytterligare 50 miljoner kronor årligen under åren 2025–2027.

Avslutningsvis yrkar jag bifall till den gemensamma reservation som finns.

(Applåder)

Anf. 200 LILI ANDRÉ (KD):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet utgiftsområde 15 Studiestöd.

Detta utgiftsområde uppgår till närmare 34 miljarder kronor. Det svenska studiestödet är ett av världens mest generösa studiestödssystem och ska fortsätta vara så. Det är grundläggande för en jämlik utbildning och ger alla, oavsett kön och bakgrund, möjlighet att studera. Sammantaget bidrar studiestödet till ett högt deltagande i utbildning. Det är också en viktig och välfungerande del av vår utbildningspolitik.

Det generösa och flexibla studiestödssystemet bryter mönster av ojämlikhet och ger fler människor chans att nå sin fulla potential. Det skapar förutsättningar inte bara för individen utan också för Sverige som nation att växa med kunskap. Detta bidrar till samhällets utveckling, tillväxt och välfärd.

Herr talman! Studiestödet har en positiv effekt på samhällsekonomin över tid och möjliggör ett livslångt lärande. Vi har också det mycket förmanliga omställningsstudiestödet, som ger goda möjligheter till vidareutbildning. Glädjande nog finns ett stort intresse för omställningsstudiestödet. De som söker och som uppfyller kriterierna får stödet, tack vare en regering som har lyssnat på Centrala studiestödsnämndens behov.

Regeringen tillför utökade medel både för innevarande år och i denna budget. I budgeten tillför regeringen ytterligare 50 miljoner kronor till CSN och förenklar regelverket för omställningsstudiestödet. Genom det har den administrativa bördan för CSN lättat och processen blivit mer effektiv. Detta säkerställer att de sökande får sina beslut i tid och kan påbörja sina studier utan onödiga förseningar. Det är ett viktigt steg för att möta den stora efterfrågan som finns.

Herr talman! Vi lever i ständig förändring, särskilt med de snabba omvärldsförändringar som sker och som även påverkar Sverige. För den här regeringen är det viktigt att följa upp och utvärdera. Studiestödssystemet ska nu ses över för att systemet ska vara följsamt mot dagens och framtidens utbildningssystem och mot arbetsmarknadens behov. Det handlar om att säkerställa rätt prioriteringar och att alla som vill studera ska ha möjlighet till det.

Jag vill också passa på att lyfta fram studiestödet ur ett företagarperspektiv. Omställningsstudiestödet vänder sig till yrkesverksamma och ger dem möjlighet att mitt i livet höja sin kompetens. Det är ett viktigt verktyg för att stärka arbetskraftens kompetens och anpassningsförmåga på en snabbt föränderlig arbetsmarknad. Det ger människor möjlighet att fylla på kunskap under hela livet oavsett var i landet de bor, vilket är precis vad Sveriges arbetsmarknad behöver.

Genom att investera i forskning och högre utbildning kan vi säkerställa att Sverige fortsätter att vara en ledande kunskapsnation. Starka lärosäten ökar kvaliteten för våra studenter. Regeringen har gjort den största satsningen någonsin på forskning och innovation genom att öka anslagen med 1 ½ miljard kronor för år 2025. Detta kommer att stärka Sveriges konkurrenskraft ännu mer och bidra till långsiktig tillväxt.

Många branscher har svårt att hitta arbetskraft med rätt utbildning och kompetens. Det gäller särskilt branscher som behöver personer med gymnasial yrkesutbildning. Gymnasieskolans lärlingsutbildningar är i det sammanhanget ett viktigt komplement till de skolförlagda yrkesutbildningarna. Lärlingsutbildningarna ger elever en nära anknytning till framtida arbetsplatser, och arbetsgivare ges goda möjligheter att fylla framtida kompetensbehov.

Därför är det glädjande att regeringen också föreslår att nivån på lärlingsersättningen höjs med 1 000 kronor i månaden, från 500 kronor per månad till 1 500 kronor per månad. Ingen ska behöva välja bort en lärlingsutbildning av ekonomiska skäl.

Herr talman! Studiestödet är en investering i vår framtid. Genom att fortsätta förbättra och effektivisera vårt studiestödssystem kan vi säkerställa att alla får möjlighet att utbilda sig, nå sin fulla potential och bidra till samhällets utveckling.

Med det, herr talman, yrkar jag återigen bifall till förslagen i betänkandet.

(Applåder)

Anf. 201 CAMILLA HANSÉN (MP):

Herr talman! God kväll, kollegor! Jag vill börja med att klargöra att vi i Miljöpartiet inte deltar i budgetbeslutet eftersom vi satsar mer än vad regeringen gör på utgiftsområdet Studiestöd. Jag yrkar dock bifall till den gemensamma reservationen från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet när det gäller målet för studiestödet.

Detta mål slogs fast i studiestödsreformen 2001 och förtydligades i budgetpropositionen 2016. Förra året skalade regeringen bort att studiestödet ska utjämna skillnader mellan individer och grupper i befolkningen och i och med det bidra till ökad social rättvisa. För Miljöpartiet är det en viktig del av målet med studiestödet, och vi vill att det återinförs.

Alla ska kunna studera på högskola eller universitet, oavsett var man kommer ifrån i samhället och i landet. Miljöpartiet vill göra det enklare att ta steget till att studera vidare genom att förbättra studenternas bostadssituation och ekonomiska trygghet. Den som väljer att studera vidare ska kunna klara sig ekonomiskt. Att få ekonomiskt stöd från föräldrar är inte en möjlighet för alla, och det ska inte heller vara en förutsättning för att ta steget till vidare studier.

Jag har noterat att några nämner fribeloppet. Det är rimligt, och till och med bra för studierna, att jobba i viss omfattning. Man ska dock inte vara tvungen att jobba så mycket som halvtid, eller kanske till och med heltid, för att kunna genomföra sina studier. Resultaten blir nämligen sämre. Även om man kan hanka sig fram till ett godkänt betyg blir resultaten sämre än de skulle vara om man kunde fokusera på studierna.

Herr talman! Sverige har ett av världens mest generösa studiemedelsystem. Det är något vi faktiskt ska värna om, för det har lett till att vi har ett av världens mest utbildade folk. Vi fick något av ett kvitto på det i OECD:s undersökning av vuxnas förmåga att läsa och skriva och av deras problemlösningsförmåga. Detta behöver vi för att hantera de samhällsutmaningar vi står inför med globala megatrender som klimatförändringar, migration, digitalisering och förändrad demografi.

Studenter investerar tid och pengar i sin och Sveriges framtid. Ett starkt studiestödssystem är ett viktigt sätt för Sverige att investera i studenterna här och nu. Det handlar ju inte bara om framtiden, utan det handlar också om att våga bli student och om livet här och nu när man är student.

Jag ska ge några exempel på varför vi lägger mer pengar än regeringen och – om jag inte har läst fel på någon rad – mer än alla andra partier när det gäller just studiemedel.

Vi höjer studiebidraget för studenter och gymnasieelever. Vi finansierar studiemedel för de ukrainska flyktingar som finns i Sverige. Vi finansierar också en utbyggnad av utbildning i teckenspråk för hörande föräldrar till döva barn. Det gör regeringen också, lite grann, men vi gör det lite mer.

Vi fortsätter också att finansiera CSN:s arbete med administrationen av omställningsstudiestödet utifrån det de säger att de behöver.

Miljöpartiet drev under tiden i regering igenom en höjning av studiebidraget med 300 kronor. Vi kan se i budgettabellen att det kostar en del. Det är skillnad mellan att säga att man ser att det finns ett behov och att faktiskt finansiera en förändring. Man skulle kunna tycka att 300 kronor i månaden kanske inte är tillräckligt. Ja, det är i alla fall bättre än inget.

Studenter är en grupp med små ekonomiska marginaler, och den ekonomiska stressen påverkar studenter negativt. Miljöpartiet vill att studiemedlet ska skapa bättre förutsättningar för fler att vidareutbilda sig och känna en ekonomisk trygghet.

Bidragsdelen i studiemedlet har länge släpat efter prisutvecklingen, och singelstudenthushåll hör till en grupp som har drabbats hårt av de senaste årens kostnadsökningar när det gäller hyror, mat, kurslitteratur och andra levnadsomkostnader.

Miljöpartiet anser även att nivån på studiebidraget för elever på gymnasiet ska skyddas genom att indexeras. På samma sätt föreslår vi att också barnbidraget värdesäkras.

Personer som har uppehållstillstånd med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet har inte rätt att få studiestöd från CSN. Det gäller oavsett om de är folkbokförda eller omfattas av LMA. Generellt krävs permanent uppehållstillstånd för att kunna få studiestöd från CSN.

Utifrån regeringens förslag om att tidigarelägga folkbokföring för ukrainska flyktingar med tillfälligt skydd och med tanke på att en större del av de ukrainska flyktingarna redan är folkbokförda finansierar vi också studiemedel för den gruppen.

Herr talman! I Sverige föds ungefär 200 barn varje år som har en hörselnedsättning eller är döva, och ungefär lika många får en hörselskada under uppväxten. De allra flesta, 95–98 procent, av dem har föräldrar som är hörande.

Som förälder till barn med dövhet eller hörselnedsättning har man rätt till en grundutbildning i teckenspråk. Man har också rätt till 240 timmars utbildning i teckenspråk under barnets uppväxttid. Det är inte så mycket tid för att lära sig ett språk. När vi pratar om att lära sig språk pratar vi alltid om att det tar tid. Därför satsar Miljöpartiet på att den här gruppen ska kunna utveckla sitt teckenspråk för att de också ska kunna följa sina barns utveckling under deras uppväxt.

Herr talman! Det är kväll, och vi behöver inte dra ut på det här längre. Jag yrkar bifall till reservationen om att stu^{di}estödet återigen ska syfta till att utjämna skillnader mellan individer och grupper i befolkningen och bidra till ökad social rättvisa.

Miljöpartiet deltar inte i budgetbeslutet men hänvisar i stället till vårt särskilda yttrande.

Anf. 202 OLIVER ROSENGREN (M) replik:

Herr talman! Jag har bara en kort fråga till ledamoten Hansén. Du talade om ert förslag om att höja studiebidragen för gymnasieelever. På vilken anslagspunkt har ni budgeterat det förslaget?

Anf. 203 CAMILLA HANSÉN (MP) replik:

Herr talman! Jag förstår nu, och känner mig också lite besviken över, att det är intressantare att granska vissa oppositionspartiets budgetar än andras. Men detta ligger på rätt anslagspunkt.

Anf. 204 OLIVER ROSENGREN (M) replik:

Herr talman! Då vill jag bara för tydlighetens skull säkerställa att med ”rätt anslagspunkt” menar ledamoten Hansén anslagspunkt 1.1 Studiehjälp, där ni har föreslagit 800 miljoner, och inte anslagspunkt 1.2 Studiemedel, där Miljöpartiet har föreslagit 1,5 miljarder.

Anf. 205 CAMILLA HANSÉN (MP) replik:

Herr talman! Det är inte utan att jag funderar på om ledamoten tänker på vilket parti jag företräder.

Men poängen med att Miljöpartiet lägger mest pengar av alla partier på studiemedel är att vi tycker att det är viktigt. Vi tycker att det är viktigt för barnfamiljer, vi tycker att det är viktigt för gymnasieelever och vi tycker att det är viktigt för studenter att få mer pengar.

Min upplevelse här i kammaren, herr talman, är att alla partier nog förstår att studenters ekonomi är ansträngd. Den är tunn. De ökade kostnader som vi alla ser har också drabbat studenter hårt.

Därför gör vi de här satsningarna på studiemedel. Det är en viktig samhällsinvestering. Sverige har nämligen stora utmaningar som vi behöver hantera som land. Vi behöver människor med en bra utbildning. Vi behöver också se till att alla, oavsett var i landet man bor och oavsett vad man har för bakgrund – jag tror att en ledamot tidigare här i talarstolen pratade om att oavsett hur många hyllmeter böcker det finns i ens föräldrahem –

ska högre studier vara någonting som man känner att man kan ta del av och är välkommen till utan att oroa sig för ekonomin. Tack för i kväll, allihop!

(Applåder)

Prot. 2024/25:48
11 december

Studiestöd

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 12 december.)

§ 17 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 10 december

2024/25:273 Informationsplikt inom sjukvården

av *Yasmine Bladelius* (S)

till statsrådet Acko Ankarberg Johansson (KD)

2024/25:274 Ungdomsarbetslösheten i Östergötland

av *Eva Lindh* (S)

till arbetsmarknads- och integrationsminister Mats Persson (L)

§ 18 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 10 december

2024/25:557 Demokratins tillbakagång i Kirgizistan

av *Olle Thorell* (S)

till utrikesminister Maria Malmer Stenergard (M)

2024/25:558 Syriens framtid

av *Olle Thorell* (S)

till utrikesminister Maria Malmer Stenergard (M)

2024/25:559 Konkurrensen på postmarknaden

av *Rasmus Ling* (MP)

till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2024/25:560 Regeringens nedläggning av det svenska kvinnliga medlingsnätverket och avsaknaden av en oberoende utvärdering

av *Linnéa Wickman* (S)

till utrikesminister Maria Malmer Stenergard (M)

2024/25:561 Kriget i Gaza och situationen på Västbanken

av *Jamal El-Haj* (-)

till utrikesminister Maria Malmer Stenergard (M)

2024/25:562 Tandvårdens kompetensförsörjning

av *Anna Vikström* (S)

till socialminister Jakob Forssmed (KD)

2024/25:563 Svälten i Sudan

av *Olle Thorell* (S)

till statsrådet Benjamin Dousa (M)

2024/25:564 Nyanlända kvinnors etablering på arbetsmarknaden

av *Serkan Köse* (S)

till arbetsmarknads- och integrationsminister Mats Persson (L)

2024/25:565 Samordning i arbetet mot utanförskap

av *Serkan Köse* (S)

till arbetsmarknads- och integrationsminister Mats Persson (L)

§ 19 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 10 december

2024/25:545 SJ:s snabbtåg Borås–Stockholm

av *Mikael Larsson* (C)

till statsrådet Andreas Carlson (KD)

§ 20 Kammaren åtskildes kl. 20.36.

Sammanträdet leddes

av tredje vice talmannen från dess början till och med § 6 anf. 20 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till och med § 7 anf. 32 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till och med § 8 anf. 74 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med § 9 anf. 117 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till och med § 15 anf. 146 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med § 16 anf. 180 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANNALENA HANELL

/Olof Pilo

§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Ärenden för hänvisning till utskott	1
§ 3 Ärenden för bordläggning.....	1
§ 4 Digital operativ motståndskraft för finanssektorn	2
Finansutskottets betänkande 2024/25:FiU13.....	2
(Beslut fattades under § 14.).....	2
§ 5 Uppgifter som ska lämnas i samband med	
arbetsgivardeklarationen	2
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2024/25:SfU9	2
Anf. 1 DANIEL PERSSON (SD).....	2
Anf. 2 MARTINA JOHANSSON (C).....	3
Anf. 3 CAROLINE HÖGSTRÖM (M)	4
(Beslut fattades under § 14.).....	5
§ 6 Ekonomisk trygghet vid sjukdom och	
funktionsnedsättning	6
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2024/25:SfU1	6
Anf. 4 CLARA ARANDA (SD).....	6
Anf. 5 ISABELL MIXTER (V) replik	8
Anf. 6 CLARA ARANDA (SD) replik	8
Anf. 7 ISABELL MIXTER (V) replik	9
Anf. 8 CLARA ARANDA (SD) replik	9
Anf. 9 ÅSA ERIKSSON (S).....	10
Anf. 10 CAROLINE HÖGSTRÖM (M)	12
Anf. 11 ISABELL MIXTER (V) replik	14
Anf. 12 CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik.....	14
Anf. 13 ISABELL MIXTER (V) replik	15
Anf. 14 CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik.....	15
Anf. 15 ISABELL MIXTER (V).....	16
Anf. 16 INGEMAR KIHLESTRÖM (KD).....	18
Anf. 17 MARTINA JOHANSSON (C).....	21
Anf. 18 ISABELL MIXTER (V) replik	22
Anf. 19 MARTINA JOHANSSON (C) replik.....	22
Anf. 20 ISABELL MIXTER (V) replik	22
Anf. 21 MARTINA JOHANSSON (C) replik.....	23
Anf. 22 MAURICIO ROJAS (L)	23
Anf. 23 MÄRTA STENEVI (MP)	25
Anf. 24 CLARA ARANDA (SD) replik	27
Anf. 25 MÄRTA STENEVI (MP) replik	28
Anf. 26 CLARA ARANDA (SD) replik	28
Anf. 27 MÄRTA STENEVI (MP) replik	28
(Beslut fattades under § 14.).....	29
§ 7 Ekonomisk trygghet för familjer och barn.....	29
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2024/25:SfU3	29
Anf. 28 DANIEL PERSSON (SD).....	29
Anf. 29 ISABELL MIXTER (V) replik	31
Anf. 30 DANIEL PERSSON (SD) replik.....	31
Anf. 31 ISABELL MIXTER (V) replik	31

Anf. 32	DANIEL PERSSON (SD) replik	32
Anf. 33	ARBER GASHI (S) replik	32
Anf. 34	DANIEL PERSSON (SD) replik	33
Anf. 35	ARBER GASHI (S) replik	33
Anf. 36	DANIEL PERSSON (SD) replik	33
Anf. 37	ARBER GASHI (S)	34
Anf. 38	CAROLINE HÖGSTRÖM (M)	36
Anf. 39	ARBER GASHI (S) replik	38
Anf. 40	CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik	39
Anf. 41	ARBER GASHI (S) replik	39
Anf. 42	CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik	40
Anf. 43	MÄRTA STENEVI (MP) replik	40
Anf. 44	CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik	41
Anf. 45	MÄRTA STENEVI (MP) replik	41
Anf. 46	CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik	42
Anf. 47	ISABELL MIXTER (V) replik	42
Anf. 48	CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik	43
Anf. 49	ISABELL MIXTER (V) replik	43
Anf. 50	CAROLINE HÖGSTRÖM (M) replik	43
Anf. 51	ISABELL MIXTER (V)	44
Anf. 52	CAMILLA RINALDO MILLER (KD)	46
Anf. 53	MÄRTA STENEVI (MP) replik	47
Anf. 54	CAMILLA RINALDO MILLER (KD) replik	48
Anf. 55	MÄRTA STENEVI (MP) replik	48
Anf. 56	CAMILLA RINALDO MILLER (KD) replik	49
Anf. 57	MARTINA JOHANSSON (C)	49
Anf. 58	GULAN AVCI (L)	51
Anf. 59	MÄRTA STENEVI (MP)	52
	(Beslut fattades under § 14.)	55
§ 8	Kommunikationer	55
	Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU1	55
Anf. 60	PATRIK JÖNSSON (SD)	55
Anf. 61	GUNILLA SVANTORP (S) replik	58
Anf. 62	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	58
Anf. 63	GUNILLA SVANTORP (S) replik	59
Anf. 64	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	59
Anf. 65	ULRIKA HEIE (C) replik	60
Anf. 66	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	60
Anf. 67	ULRIKA HEIE (C) replik	61
Anf. 68	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	61
Anf. 69	LINUS LAKSO (MP) replik	62
Anf. 70	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	62
Anf. 71	LINUS LAKSO (MP) replik	63
Anf. 72	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	63
Anf. 73	TREDJE VICE TALMANNEN	64
Anf. 74	ULRIKA HEIE (C)	64
Anf. 75	MARIA STOCKHAUS (M) replik	67
Anf. 76	ULRIKA HEIE (C) replik	67
Anf. 77	MARIA STOCKHAUS (M) replik	68
Anf. 78	ULRIKA HEIE (C) replik	68
Anf. 79	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	69

Anf. 80	ULRIKA HEIE (C) replik	69	Prot. 2024/25:48
Anf. 81	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	70	11 december
Anf. 82	ULRIKA HEIE (C) replik	70	
Anf. 83	MARIA STOCKHAUS (M).....	71	
Anf. 84	LINUS LAKSO (MP) replik	73	
Anf. 85	MARIA STOCKHAUS (M) replik	73	
Anf. 86	LINUS LAKSO (MP) replik	74	
Anf. 87	MARIA STOCKHAUS (M) replik	74	
Anf. 88	GUNILLA SVANTORP (S)	75	
Anf. 89	MARIA STOCKHAUS (M) replik	77	
Anf. 90	GUNILLA SVANTORP (S) replik	77	
Anf. 91	MARIA STOCKHAUS (M) replik	78	
Anf. 92	GUNILLA SVANTORP (S) replik	78	
Anf. 93	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	79	
Anf. 94	GUNILLA SVANTORP (S) replik	79	
Anf. 95	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	79	
Anf. 96	GUNILLA SVANTORP (S) replik	80	
Anf. 97	MAGNUS JACOBSSON (KD)	80	
Anf. 98	MALIN ÖSTH (V).....	83	
Anf. 99	MARIA STOCKHAUS (M) replik	85	
Anf. 100	MALIN ÖSTH (V) replik.....	85	
Anf. 101	MARIA STOCKHAUS (M) replik	85	
Anf. 102	MALIN ÖSTH (V) replik.....	86	
Anf. 103	HELENA GELLERMAN (L)	86	
Anf. 104	LINUS LAKSO (MP) replik	89	
Anf. 105	HELENA GELLERMAN (L) replik	89	
Anf. 106	LINUS LAKSO (MP) replik	90	
Anf. 107	HELENA GELLERMAN (L) replik	90	
Anf. 108	LINUS LAKSO (MP)	91	
Anf. 109	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	93	
Anf. 110	LINUS LAKSO (MP) replik	93	
Anf. 111	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	94	
Anf. 112	LINUS LAKSO (MP) replik	94	
Anf. 113	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	95	
Anf. 114	LINUS LAKSO (MP) replik	95	
Anf. 115	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	96	
Anf. 116	LINUS LAKSO (MP) replik	96	
	(Beslut fattades under § 14.).....	97	
§ 9	Infrastrukturfrågor	97	
	Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU5	97	
Anf. 117	MARIA STOCKHAUS (M).....	97	
Anf. 118	ULRIKA HEIE (C)	99	
Anf. 119	MARIA STOCKHAUS (M) replik	103	
Anf. 120	ULRIKA HEIE (C) replik	103	
Anf. 121	MARIA STOCKHAUS (M) replik	104	
Anf. 122	ULRIKA HEIE (C) replik	104	
	(forts. § 15).....	105	
	Ajournering.....	105	
	Återupptaget sammanträde.....	105	
§ 10	Beslut om ärende som slutdebatterats den 4 december.....	105	

	KrU1 Utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid.....	105
§ 11	Beslut om ärenden som slutdebatterats den 5 december	105
	JuU1 Utgiftsområde 4 Rättsväsendet	105
	SfU2 Utgiftsområde 11 Ekonomisk trygghet vid ålderdom	105
	SfU4 Utgiftsområde 8 Migration	105
	SfU8 Anmälan av föreskrifter om tillfälligt skydd.....	105
§ 12	Beslut om ärenden som slutdebatterats den 9 december	106
	UFöU1 Säkerhetspolitisk inriktning – Totalförsvaret 2025–2030.....	106
	SkU8 Suspension av skatteavtalet med Ryssland	108
§ 13	Beslut om ärenden som slutdebatterats den 10 december	108
	SoU1 Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg.....	108
	CU1 Utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik.....	109
§ 14	Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....	109
	FiU13 Digital operativ motståndskraft för finanssektorn.....	109
	SfU9 Uppgifter som ska lämnas i samband med arbetsgivardeklarationen	109
	SfU1 Utgiftsområde 10 Ekonomisk trygghet vid sjukdom och funktionsnedsättning.....	110
	SfU3 Utgiftsområde 12 Ekonomisk trygghet för familjer och barn.....	110
	TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer	110
§ 15	(forts. från § 9) Infrastrukturfrågor (forts. TU5)	110
	Anf. 123 MAGNUS JACOBSSON (KD)	110
	Anf. 124 ULRIKA HEIE (C) replik.....	114
	Anf. 125 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	114
	Anf. 126 ULRIKA HEIE (C) replik.....	115
	Anf. 127 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	115
	Anf. 128 GUNILLA SVANTORP (S)	116
	Anf. 129 MARIA STOCKHAUS (M) replik.....	118
	Anf. 130 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	119
	Anf. 131 MARIA STOCKHAUS (M) replik.....	119
	Anf. 132 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	120
	Anf. 133 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	120
	Anf. 134 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	121
	Anf. 135 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	121
	Anf. 136 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	122
	Anf. 137 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	122
	Anf. 138 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	123
	Anf. 139 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	123
	Anf. 140 GUNILLA SVANTORP (S) replik.....	123
	Anf. 141 HELENA GELLERMAN (L)	124
	Anf. 142 ULRIKA HEIE (C) replik.....	126
	Anf. 143 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	127
	Anf. 144 ULRIKA HEIE (C) replik.....	127
	Anf. 145 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	128

Anf. 146	PATRIK JÖNSSON (SD)	128
Anf. 147	MALIN ÖSTH (V)	131
Anf. 148	LINUS LAKSO (MP)	133
Anf. 149	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	136
Anf. 150	LINUS LAKSO (MP) replik	136
Anf. 151	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	136
Anf. 152	LINUS LAKSO (MP) replik	137
Anf. 153	HELENA GELLERMAN (L) replik	137
Anf. 154	LINUS LAKSO (MP) replik	138
Anf. 155	HELENA GELLERMAN (L) replik	138
Anf. 156	LINUS LAKSO (MP) replik	139
Anf. 157	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	139
Anf. 158	GUNILLA SVANTORP (S) replik	144
Anf. 159	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik	144
Anf. 160	GUNILLA SVANTORP (S) replik	145
Anf. 161	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik	145
Anf. 162	ULRIKA HEIE (C) replik	146
Anf. 163	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik	146
Anf. 164	ULRIKA HEIE (C) replik	147
Anf. 165	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik	147
Anf. 166	LINUS LAKSO (MP) replik	148
Anf. 167	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik	148
Anf. 168	LINUS LAKSO (MP) replik	149
Anf. 169	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD) replik	149
	(Beslut skulle fattas den 12 december.)	150
§ 16	Studiestöd	150
	Utbildningsutskottets betänkande 2024/25:UbU2	150
Anf. 170	FREDRIK MALM (L)	150
Anf. 171	NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	152
Anf. 172	FREDRIK MALM (L) replik	152
Anf. 173	NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	152
Anf. 174	FREDRIK MALM (L) replik	153
Anf. 175	NIKLAS SIGVARDSSON (S)	153
Anf. 176	OLIVER ROSENGREN (M) replik	155
Anf. 177	NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	155
Anf. 178	OLIVER ROSENGREN (M) replik	156
Anf. 179	NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	156
Anf. 180	ANDERS ALFTBERG (SD)	156
Anf. 181	NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	157
Anf. 182	ANDERS ALFTBERG (SD) replik	158
Anf. 183	NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	158
Anf. 184	ANDERS ALFTBERG (SD) replik	158
Anf. 185	NADJA AWAD (V)	159
Anf. 186	LILI ANDRÉ (KD) replik	161
Anf. 187	NADJA AWAD (V) replik	161
Anf. 188	LILI ANDRÉ (KD) replik	162
Anf. 189	NADJA AWAD (V) replik	162
Anf. 190	OLIVER ROSENGREN (M)	162
Anf. 191	NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	164
Anf. 192	OLIVER ROSENGREN (M) replik	164
Anf. 193	NIKLAS SIGVARDSSON (S) replik	164

Anf. 194	OLIVER ROSENGREN (M) replik.....	165
Anf. 195	NADJA AWAD (V) replik	166
Anf. 196	OLIVER ROSENGREN (M) replik.....	166
Anf. 197	NADJA AWAD (V) replik	167
Anf. 198	OLIVER ROSENGREN (M) replik.....	167
Anf. 199	ANDERS ÅDAHL (C)	168
Anf. 200	LILI ANDRÉ (KD).....	169
Anf. 201	CAMILLA HANSÉN (MP).....	170
Anf. 202	OLIVER ROSENGREN (M) replik.....	172
Anf. 203	CAMILLA HANSÉN (MP) replik.....	172
Anf. 204	OLIVER ROSENGREN (M) replik.....	172
Anf. 205	CAMILLA HANSÉN (MP) replik.....	172
	(Beslut skulle fattas den 12 december.).....	173
§ 17	Anmälan om interpellationer	173
§ 18	Anmälan om frågor för skriftliga svar	173
§ 19	Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	174
§ 20	Kammaren åtskildes kl. 20.36.	174