

Tisdagen den 25 maj

Kl. 13.00–15.58
18.00–19.49

§ 1 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 27 maj kl. 14.00.*

§ 2 Meddelande om partiledardebatt

Andre vice talmannen meddelade att partiledardebatt skulle äga rum *onsdagen den 9 juni kl. 9.00.*

§ 3 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2020/21:39 för tisdagen den 18 maj i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från utbildningsutskottet.

§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2020/21:728

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:728 Sälpopulationen
av Magnus Oscarsson (KD)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 18 juni 2021.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 24 maj 2021

Näringsdepartementet

Jennie Nilsson (S)

Enligt uppdrag

Annica Sandberg

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:737

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:737 Bensinmackarnas överlevnad i landet
av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Interpellationen har överlämnats till statsrådet Nilsson och kommer att
besvaras fredagen den 18 juni 2021.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 24 maj 2021

Näringsdepartementet

Jennie Nilsson (S)

Enligt uppdrag

Annica Sandberg

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:740

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:740 Långtidsarbetslösheten
av Michael Anefur (KD)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 7 juni 2021.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 20 maj 2021

Arbetsmarknadsdepartementet

Eva Nordmark (S)

Enligt uppdrag

Charlotte Kugelberg

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:741

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:741 Importmoms och inlåsningsseffekt
av Sofia Westergren (M)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 7 juni 2021.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 24 maj 2021

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Johan Ndure

Departementsråd

Interpellation 2020/21:746

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:746 Utförsel av stöldgods
av Kjell Jansson (M)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 7 juni 2021.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 24 maj 2021
Finansdepartementet
Magdalena Andersson (S)
Enligt uppdrag
Johan Ndure
Departementsråd

Prot. 2020/21:126
25 maj

§ 5 Anmälan om faktapromemoria

Andre vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:
2020/21:FPM106 Förordning om maskiner *COM(2021) 202* till näringsutskottet

§ 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Finansutskottets betänkanden
2020/21:FiU27 Förbättrat stöd till företag med anledning av coronapandemins konsekvenser
2020/21:FiU48 Riksrevisionens rapport om Finansinspektionens arbete för att motverka intressekonflikter

Justitieutskottets betänkanden
2020/21:JuU33 Mer ändamålsenliga sammansättningsregler för mark- och miljödomstolarna
2020/21:JuU34 Regler om internationellt samarbete anpassas till nya regler om skyddstillsyn och tillträdesförbud till butik
2020/21:JuU35 Barn som bevittnar brott

Civilutskottets betänkanden
2020/21:CU17 Ett stärkt barnrättsperspektiv i vårdnadstvister
2020/21:CU18 Förbud mot erkännande av utländska månggiften m.m.
2020/21:CU19 En effektivare konkurshantering
2020/21:CU20 En ny fastighetsmäklarlag – förstärkt tillsyn över fastighetsmäklarbranschen
2020/21:CU25 Verkställighet av förvaltningsmyndigheters beslut om återkrav

Näringsutskottets betänkande
2020/21:NU30 Åtgärder avseende stöd vid korttidsarbete

Anf. 1 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M):

Fru talman! Sverige är ett unikt land med många olika system, vilket många gånger ger stora möjligheter i livet. Studiestödssystemet är ett sådant unikt system. Det ger många olika möjligheter genom nästan hela livet.

Moderaterna har flera viktiga motioner inom detta område. Vi står förstås bakom allihop, men jag väljer här att yrka bifall till reservation 3.

Även om studiestödssystemet är unikt måste det hänga med i tiden och i de förändringar som sker i samhället. Dagens studenter är numera en stor och väldigt heterogen grupp. Vi behöver förhålla oss till många förändringar, till exempel att yrken förändras eller försvinner. Man kan behöva läsa in flera utbildningar, inte bara en. Många läser högre upp i åldrarna, och man har ofta behov av vidareutbildning. Vidare ökar medellivslängden, vilket påverkar det hela. Pensionsåldern håller på att förändras; den förändras ständigt. Dessutom har pandemin påverkat oss mycket. Det finns även många andra saker som påverkar det här.

Fru talman! Studiestöd är många gånger avgörande för att människor ska kunna studera vidare på olika nivåer. Numera sker det också i olika skeden i livet. Det har blivit allt viktigare att det finns möjligheter att byta yrkesbana även om man befinner sig mitt i livet. Detta har ställts på sin spets i samband med pandemin. Många har behövt byta jobb. Tyvärr har många också blivit av med sitt arbete. Man har dessutom behövt förkovra sig för att inte hamna i arbetslöshet.

Coronapandemin har ställt vårt land inför en rad nya utmaningar. Tusentals människor har blivit av med sitt arbete. En del arbeten har till och med försvunnit. Samtidigt finns det yrken där det råder brist på utbildad personal. Behovet av att utbilda sig och ställa om och av kompetensutveckling för att kunna återinträda på arbetsmarknaden är väldigt stort. Även unga människor som studerar nu kommer att komma till en ny arbetsmarknad när de kommer ut. Troligtvis kommer inte så många guldklockor att delas ut framöver, som man tidigare fått efter lång och trogen tjänst.

Fru talman! När gamla arbetssätt förändras sker även en förändring i ekonomin, vilket påverkar arbetsmarknaden. Arbetsmarknaden blir alltmer digitaliserad. Det ställer ytterligare krav på människor, som behöver rusta sig med nya kunskaper och förkovra sig för att kunna behålla sitt arbete.

Vi ser ett större behov av kompetensutveckling och karriärbyten. Det kommer snarare att vara mer regel än undantag. För att få trygghet i arbetslivet är detta något som man kommer att behöva kräva i framtiden. Både företag och det offentliga behöver hitta nya metoder för att möta de omställningar som kan ske i arbetslivet och ofta mitt i livet. Man får vänja sig vid att man nog kommer att få byta yrke under sitt arbetsliv.

Fru talman! Det är viktigt att det finns goda möjligheter att byta yrkesbana. Därför lade Moderaterna redan 2019 fram flera förslag för att det skulle bli lättare att studera i vuxen ålder. Vi talade bland annat om att höja fribeloppet, öka antalet studieveckor för den som har fyllt 40 år, höja åldersgränsen för att få studiemedel och ge möjlighet till tilläggs lån för studerande med barn. En ytterligare utmaning är att det råder brist på studentbostäder på flera orter. Studentbostäderna är dessutom dyra, så därför har många studenter inte råd att bo i en studentbostad.

Fru talman! Mot denna bakgrund välkomnar vi att regeringen gör satsningar för att förbättra möjligheten till studiemedel högre upp i åldrarna. Det har vi skrivit motioner om i flera år. Till exempel är höjningen från 56 till 60 år väldigt välkommen. Det har tagit lång tid, men nu är det på plats.

Vi ser dock att fler ändringar krävs. Vi vill kunna påverka detta ytterligare och göra det lättare att studera i vuxen ålder. Därför har vi lagt fram motioner om fler förändringar. Vi är inte helt nöjda med det som finns nu. Det är en god bit kvar, och mer kommer att behöva ändras. Exempelvis finns det varianter med stipendier när man studerar. Man kan också koppla det hela mer till yrket genom företagen – allt detta för att förbättra för den som vill studera i högre åldrar.

Vi förstår egentligen inte varför man vill avslå en motion som bara handlar om att förbättra något. Det finns många förändringar i utskottets förslag, men vi vill förbättra dem ytterligare.

Anf. 2 MICHAEL RUBBESTAD (SD):

Fru talman! Äntligen kommer vi att möjliggöra studier högre upp i åldrarna. Även om vissa anser att Britt-Marie, som fyllt 45, borde ge plats för ungdomarna tror vi i Sverigedemokraterna dels att det finns plats för dem båda, dels att Britt-Marie har mycket mer att ge, även långt efter 45. Vi sverigedemokrater välkomnar förslagen om att möjliggöra studier högre upp i åldrarna men menar att det finns utrymme att göra det ännu lite bättre. Vi har därför valt att lämna in en följdmotion.

Fru talman! Jag vill inledningsvis yrka bifall till Sverigedemokraternas reservation 4 om åldersgränserna inom studiestödssystemet. Vi står självklart även bakom reservation 2.

I propositionen föreslås en ändring av rådande lagstiftning på sådant vis att respektive åldersgräns för när studiestöd kan beviljas ska höjas med fyra år från de nivåer som gäller i dag. Med en äldre och dessutom friskare befolkning är det rimligt att möjligheterna att skaffa sig en god utbildning följer samma utveckling. Av denna anledning stöder vi i mångt och mycket regeringens förslag, med några få undantag.

Vi har i vår motion lämnat ett förslag som genererar samma resultat, sett till antalet år, som propositionen men med en modell för framtida revidering allteftersom samhället förändras utan att beslut i detta ärende behöver fattas på nytt. Sverigedemokraterna menar att det är onödigt att låsa sig vid en fastställd ålder så som propositionen nu är utformad. Allteftersom vår befolkning lever längre, och förhoppningsvis är allt friskare högre upp i åldrarna, kommer beslutet om åldersgräns att behöva fastställas igen och igen.

Vi föreslår därför att åldersgränsen för studiestöd ska kopplas till lägsta åldern för garantipension minus 5 år. I dagsläget är lägsta åldern för garantipension 65 år, vilket skulle innebära att åldersgränsen för studiestöd skulle höjas till 60 år från nuvarande 56 år, i likhet med regeringens förslag som är 65 minus 5 år.

Vi vet redan nu att åldersgränsen för garantipensionen föreslås höjas till 66 år från och med 2023, vilket skulle innebära att åldersgränsen för studiestöd utifrån vår modell per automatik skulle höjas till 61 år utan att tidigare beslut behöver rivas upp, omprövas och beslutas på nytt.

När det gäller åldersgränsen för återbetalning föreslår vi att den ska fastställas till samma åldersgräns som för garantipension plus 6 år, vilket skulle innebära att åldersgränsen för återbetalning skulle höjas till 71 år från och med 2021, även detta i likhet med regeringens förslag. Gränsen skulle automatiskt höjas till 72 år under 2023 i det fall åldersgränsen för garantipensionen höjs till 66 år, som man aviserat.

Vi föreslår även att nedtrappningen i rätten att låna ska fastställas till åldersgränsen för garantipensionen – minus 14 år till minus 5 år – det vill säga att det som i dag sker under loppet av 9 år. Detta ligger återigen i linje med regeringens förslag men har en koppling till den fastställda åldersgränsen för garantipensionen.

Med hjälp av den modell som vi föreslår kommer åldersgränser för studiestöd, återbetalning och nedtrappning per automatik att följa med samhällets utveckling allteftersom åldersgränsen för garantipension justeras i takt med hur vår värld och vårt samhälle förändras. Att vi nu höjer åldersgränserna är bra, men det hade till och med kunnat vara lite bättre. Återigen yrkar jag bifall till reservation nummer 4.

Anf. 3 DANIEL RIAZAT (V):

Fru talman! En av de viktigaste förutsättningarna för att göra kunskap och utbildning tillgänglig för fler människor är ett studiestödssystem som ger social och ekonomisk trygghet för studerande på allt från vuxenutbildning till högskola. Studiemedlen är en viktig orsak till att den sociala snedrekryteringen till högre utbildning har minskat.

För att studiemedlen ska fortsätta att ha denna rekryterande effekt anser Vänsterpartiet att de måste svara upp mot studerandes levnadsomkostnader. Det ska vara möjligt att få studiemedel under hela sin studietid. Vi anser att andelen bidrag i studiemedlen ska öka för att skuldbördan inte ska bli mer betungande. Det ska också finnas möjlighet att få förhöjda bidrag under vissa villkor, till exempel för behörighetsgivande studier. Med högre bidrag och lägre lån underlättas återbetalningen av studielånet. Studerandevillkor i arbetslöshetsförsäkringen borde återinföras. Studiemedel som går att leva på är också en nödvändig förutsättning för att kunna studera på heltid och därmed för att kunna skapa utbildningar av hög kvalitet.

Fru talman! I propositionen föreslås att den övre åldersgränsen för rätt till studiemedel ska höjas från 56 till 60 år och att nedtrappningen i rätten att låna, den så kallade lånetrappan, ska börja vid 51 år och sluta vid 60. Även den övre åldersgränsen för rätt till studiestartsstöd höjs från 56 till 60 år.

Det föreslås också att vissa åldersgränser som rör återbetalning och avskrivning av studielån höjs på motsvarande sätt. Det innebär att återbetalningstiden ska vara 25 år eller det lägre antal år som återstår till utgången av det år då låntagaren fyller 64 och att tidpunkten för avskrivning av eventuellt kvarstående skuld ska vara utgången av det år då låntagaren fyller 71. I propositionen föreslås även att Centrala studiestödsnämnden ges en något utökad möjlighet att efterkontrollera inkomster i de fall årsbeloppet för återbetalning satts ned.

För Vänsterpartiet är möjligheten för människor att studera långt upp i åldrarna viktig. Därför välkomnar vi en höjning av åldersgränserna för att kunna få ta del av studiemedel, även om vi är medvetna om att det är ytterst få som berörs av denna förändring.

Samtidigt vill regeringen höja avskrivningsåldern för studielån till 71 år. Detta är en förändring som påverkar studielånen för alla, men framför allt för dem som har låga inkomster och inte klarar av att betala av studielån på utsatt tid. Det kan handla om människor som har blivit sjuka och inte kan jobba heltid, som har blivit arbetslösa eller som helt enkelt inte har tillräckligt hög lön för att kunna betala av i tid. Vi har sedan tidigare motsatt oss en höjning av pensionsåldern i Sverige, och vi menar att det här också går emot den politik som vi driver. Regeringen borde fokusera på att alla ska orka arbeta ett helt yrkesliv och att man ska kunna utbilda sig så långt upp i åldrarna som möjligt.

För Vänsterpartiet är det viktigt att de som vill omskola sig och studera senare i livet ska kunna göra det. Vi ser den höjda avskrivningsåldern som en avskräckande faktor som framför allt kommer att hindra människor från att studera till lågavlönade bristyrken inom välfärden. Därför bör förslaget om höjd avskrivningsålder avslås. Vi menar att riksdagen bör avslå propositionen i de delarna. Med anledning av det vill jag yrka bifall till reservation nummer 1.

Fru talman! För att studiestödssystemet på sikt ska bli riktigt rättvist och därigenom kunna motverka den sociala snedrekryteringen på ett bättre sätt än vad det gör i dag måste systemet förändras i grunden. Vänsterpartiets långsiktiga vision är att införa studielön och jämställa studier med arbete.

En investering i studielön till dem som studerar måste på sikt anses vara mer gynnsamt både ekonomiskt och socialt, såväl för de studerande som för samhället. Det skulle betyda större möjligheter för studenter att få en bra utbildning och öka deras förmåga till aktivt deltagande i samhällslivet. Det är i samhällets och demokratins intresse att människor är välutbildade. Med studielön skulle på sikt även studerande få tillgång till trygghetssystemen, och många av de sociala och ekonomiska problem som studenterna i dag tamps med skulle lösas.

Anf. 4 PIA NILSSON (S):

Fru talman! Charlotta Svensson i Helsingborg är 49 år. Hon började studera till socionom för ett par år sedan efter att ha kört fast i sitt tidigare jobb och blivit peppad av sina barn att läsa vidare. Hon ska ju ändå jobba många år till före pension, och nu vill hon bli kurator.

Charlotta är inte ensam. Gruppen studerande som är 47 år eller äldre har ökat rejält de senaste åren. Majoriteten är kvinnor, och de allra flesta väljer att läsa på högskola, precis som Charlotta Svensson.

Samtidigt som dagens generösa studiestödssystem ger de allra flesta ekonomiska möjligheter att studera finns det behov av att anpassa regelverket till den ökade efterfrågan på utbildning och studiestöd, inte minst högre upp i åldrarna. Därför föreslår regeringen, efter överenskommelse med samarbetspartierna Centern och Liberalerna, att den övre åldersgränsen för rätt till studiemedel höjs med fyra år, från 56 till 60, för lån som tas från och med den 1 januari 2022.

Nedtrappningen i rätten att låna, den så kallade lånetrappan, flyttas också fram – från 47 år, som det är i dag, till 51. Åldersgränsen för återbetalning höjs även den med fyra år, liksom gränsen för avskrivning av lån, som flyttas fram från 67 till 71. Den som har svårigheter att betala av lånen kan precis som i dag få årsbeloppen nedsatta i enlighet med de trygghetsregler som finns.

Fru talman! Vi socialdemokrater är övertygade om att bättre studiestöd högre upp i åldrarna kan bidra till ett längre yrkesliv och minska risken för personer att bli arbetslösa. Yrkesroller och arbetsuppgifter förändras i ett högt tempo i dag. Många arbeten som kräver kort utbildning försvinner, samtidigt som kraven på kunskaper och kompetens ökar för nytillkomna arbeten. Spridningen av covid-19 har ytterligare förstärkt kraven på förändrad kompetens på arbetsmarknaden. Det här innebär sammantaget att många kommer att behöva byta karriär och yrkesinriktning flera gånger under sitt arbetsliv.

För att utbildning ska vara ett möjligt alternativ krävs att den som vill eller behöver studera också har möjlighet att finansiera sina studier. Studiestödet, fru talman, är en viktig del av utbildningspolitiken, som ska bidra till att vara rekryterande för både kvinnor och män, utjämna skillnader mellan individer och grupper och ha en god effekt på samhällsekonomin över tiden. Det stärker individen. Det stärker jämlikheten. Det stärker hela vårt samhälle.

Fru talman! Vi socialdemokrater är därför alltid beredda att steg för steg reformera studiestödssystemet för att så många som möjligt ska kunna vidareutbilda sig eller omskola sig, inte bara en gång utan flera gånger i livet om så behövs. År 2018 höjde vi bidragsdelen med 300 kronor. Nu tar vi nästa steg genom att höja åldersgränsen till 60 år.

Fru talman! Att gränsen sätts vid 60 år finns det flera skäl till. En åldersgräns bör vara på en nivå som gör att den täcker de behov som finns, samtidigt som det bör finnas en tillräckligt lång tid kvar av arbetslivet för att subventionen ska vara berättigad ur ett samhällsperspektiv.

En annan viktig aspekt är att skuldsättningen för personer högre upp i åldrarna heller inte får riskera att bli för betungande så att studielånen inte kan betalas tillbaka.

En viktig utgångspunkt i studiemedelssystemet är att lånen ska återbetalas. Därför finns den så kallade lånetrappan som begränsar möjligheten att ta studielån. Med de nya reglerna ska det gälla från och med 51 års ålder.

Dessutom är det få personer som studerar efter 60 års ålder, och de som gör det bedöms ha ett litet behov av just studiestöd. Mot den bakgrunden är åldersgränsen på 60 år både rimlig och väl avvägd.

Fru talman! Trots att studiestödet är förmånligt finns det många som avstår från att studera för att de inte vågar eller kan använda studiemedelsystemet och inte heller har några andra möjligheter att klara sitt uppehälle under studietiden.

Tveksamheten bottnar ofta i en osäkerhet när det kommer till den egna studieförmågan, som i sin tur kan hänga samman med en social bakgrund där det inte förekommit vare sig studier eller än mindre studielån. Det gäller i synnerhet äldre studerande som har behov av att studera på lägre utbildningsnivåer.

Av den anledningen införde regeringen studiestartsstödet 2017 som vänder sig till arbetslösa i åldern 25–56 år med kort utbildning och stort utbildningsbehov som behöver stärka sina möjligheter att etablera sig på arbetsmarknaden.

Förra året beviljades närmare 6 000 personer stödet. Hälften valde att studera på en yrkesutbildning inom exempelvis vård och omsorg, barn och fritid och fordon och transport, det vill säga inom stora bristyrkesområden.

Fru talman! Vi har ett politiskt ansvar att överbrygga ekonomiska hinder, sänka trösklar och öppna dörrar så att även arbetslösa med kort utbildning ska våga ta det där steget mot mer kunskap som kommer att stärka möjligheterna att få jobb på en föränderlig och delvis helt ny arbetsmarknad. Därför behöver åldersgränsen höjas även för studiestartsstödet.

Detta säger Sverigedemokraterna nej till. De vill att stödet ska avskaffas i sin helhet och skriver i sin reservation: ”Vi anser att studiestartsstödet inte kan tolkas annorlunda än att det är avsett för nyanlända personer. Syftet med satsningen skapar orättvisa mellan grupper där andra än nyanlända är hänvisade till att finansiera sina studier med studielån.”

Fru talman! Jag utgick ifrån att Sverigedemokraternas ledamöter i utbildningsutskottet var mer pålästa om regelverket än så, men där gick jag bet. Studiestartsstödet riktar sig till arbetslösa i åldern 25–56 år med stort behov av grundläggande eller gymnasial utbildning för att kunna etablera sig på arbetsmarknaden. Det finns ingen annan utpekad grupp. Är det måhända av andra skäl som Sverigedemokraterna vill tro att stödet bara riktar sig till nyanlända?

Av dem som uppbar stödet i fjol var 34 procent arbetslösa svenska medborgare som tack vare stödet vågade ta klivet mot fortsatta studier och ett drägligare liv. Det var 66 procent som var arbetslösa utländska medborgare, och de allra flesta hade permanent uppehållstillstånd. Deras möjligheter att integreras och att få jobb ökade markant.

Fru talman! Har vi råd att stänga dörren för tusentals arbetslösa som varje år, under maximalt 50 veckor, får ett månatligt bidrag om de klarar av att fullfölja en grundläggande eller gymnasial utbildning som leder till ökade möjligheter att få ett jobb, att få en anständig tillvaro och ökade möjligheter att få bidra till vårt gemensamma samhällsbygge? Har vi råd att stänga dörren för fler utbildade vårdbiträden, undersköterskor, barnskötare och busschaufförer? Nej, fru talman, vi har inte råd med det.

Avslutningsvis, fru talman: För att kunna möta en snabbt förändrad arbetsmarknad och justerade pensionsåldersgränser, ge möjligheter till ett längre yrkesliv och minska risken för personer att hamna i arbetslöshet föreslår regeringen att åldersgränserna i studiestödssystemet höjs med fyra år.

Sammantaget innebär förslagen att ytterligare ungefär 3 000 heltids-studerande per år kan få studiemedel, vilket gör det möjligt för fler att ställa om sitt arbetsliv högre upp i åldrarna, precis som Charlotta Svensson, 49 år, i Helsingborg har gjort.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 5 FREDRIK CHRISTENSSON (C):

Fru talman! Vi lever i en föränderlig värld. Digitalisering och automatisering påverkar inte minst vår arbetsmarknad. Vi ser också över tiden ökad medellivslängd tack vare medicinsk och teknisk utveckling som gör att fler människor lever och är friskare allt längre. Allt detta ställer större krav på just möjligheten till omskolning, omställning och vidareutbildning även senare i livet.

Det kan finnas flera skäl till det för människor runt om i vårt samhälle. Det kan vara att fördjupa sig inom sitt yrke i takt med stora tekniskskiften. Det kan handla om att växla spår för att kroppen ska orka med att arbeta längre eller om att man helt enkelt vill upptäcka nya yrkesbanor och på det sättet få nya intryck via nya arbeten.

Det är viktigt att möjligheten till omställning och vidareutbildning finns för människor. Det är viktigt för att företagen ska kunna få tag i rätt kompetenser. Det är viktigt för samhället att klara av den matchning som behöver bli bättre på arbetsmarknaden så att de företag som har ett stort behov av arbetskraft också kan få den kompetensen till sig.

Att höja åldern för studiemedel, som är ämnet som vi i dag debatterar, är en viktig fråga för Centerpartiet. Vi presenterade en rapport om just detta förslag i Almedalen 2017 och drev den frågan senare i valrörelsen. Det är nu en del av det januariavtal som förverkligas tillsammans med regeringen och Liberalerna. Jag är glad över att den fråga som vi i dag debatterar äntligen kommit fram till att vi ska fatta beslut om den.

Att höja åldersgränsen är viktigt just av det skäl att människor ska kunna omskola sig och vidareutbilda sig senare i livet. Förslaget innebär att den övre åldersgränsen för rätt till studiemedel och studiestartsstöd höjs med fyra år från 56 år till 60 år och även att återbetalningstiden justeras med motsvarande tid. Det är åtgärder som främjar just omställning och vidareutbildning. Jag yrkar därför bifall till utskottets förslag i betänkan-det.

Fru talman! Det är en välkommen och viktig reform som vi debatterar i dag. Men jag och Centerpartiet är övertygade om att det behövs ytterli-gare saker framöver för att skapa bättre möjligheter för människor att vi-dareutbilda sig och omskola sig senare i livet.

Inom ramen för det avtal som arbetsmarknadens parter har tecknat ar-betas med att ett nytt parallellt offentligt studiestöd ska införas. Det väl-komnar vi. Det är en del i en helhet med ökad flexibilitet på arbetsmark-naden som kan skapa ännu bättre förutsättningar för att omskola sig och vidareutbilda sig och kommer att bidra till ytterligare steg.

Fru talman! Med det sagt är dagens ärende och det beslut som vi kom-mer att fatta om att höja gränserna väldigt välkomna. Jag hoppas att det kommer att skapa nya möjligheter för fler människor att våga ta steget till nya utmaningar och utbildningar.

Anf. 6 PIA STEENSLAND (KD):

Fru talman! Precis som många av mina kollegor i utbildningsutskottet redan har beskrivit har vi en förändrad arbetsmarknad och en ökad medellivslängd. Tillsammans med riksdagens beslut om höjd pensionsålder gör detta att vi har ett ökat behov av att kunna fortbilda och kompetensutveckla oss senare i livet. Inte minst under coronapandemin har det här blivit oerhört tydligt.

När förändringar sker i samhället på det här sättet – det känns som att jag upprepar alla era tal här nu – är det rimligt att också studiemedlen följer efter i den delen. Vi välkomnar verkligen regeringens proposition i det här skedet. Detta är någonting som Kristdemokraterna har arbetat för länge, och det är väldigt glädjande.

När rätten att ta studiemedel senare i livet ges är det också viktigt att man får en rimlig chans att återbetala lånen i tid. Annars kan en för snäv tidsfrist vara hämmande för en del så att man kanske inte vågar ta steget med kompetensutveckling.

Regeringen har landat i ett förslag om ett fyraårsintervall i förlängningen, vilket har gjort att man har landat i åldern 64 år för den förlängda återbetalningstiden. Från Kristdemokraternas sida har vi i vår tidigare politik sagt att 65 år är den tidsgräns som vi har tänkt oss. Men vi ser nu att det är rimligt att hålla dessa tidsintervall, och vi nöjer oss med 64-årsgränsen och gläds åt att vi får till en förändring i det här skedet.

Sammantaget gläds jag och Kristdemokraterna i dag åt att regeringen nu har genomfört nödvändig politik som vi kristdemokrater har drivit i flera år. Nu kommer fler människor att ges bättre förutsättningar till kompetensutveckling och kommer vid behov eller önskan att kunna göra ett karriärbyte även mitt i livet.

Anf. 7 MARIA NILSSON (L):

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

I helgen skrev två av mina partivänner, Barbro Westerholm och Arman Teimouri, en debattartikel om att detta att leva livet hela livet också innebär en arbetsmarknad som ska ta vara på alla som kan och vill bidra till samhället. Ålder är ett dåligt mått på människors förmågor, både på arbetsmarknaden och i samhället som helhet.

Fru talman! Vi ser att antalet långtidsarbetslösa äldre ökar samtidigt som Arbetsförmedlingen konstaterar att äldre arbetssökande i genomsnitt har svagare konkurrensförmåga på arbetsmarknaden. Det handlar delvis om en ålderism men också om en arbetsmarknad som inte är uppbyggd för att ta till vara just äldres erfarenheter och kompetens. Lägg därtill ett system som inte har varit uppbyggt för att man ska kunna ställa om och förändra sin yrkesinriktning även mitt i livet.

De reformer som vi ska besluta om i dag bidrar till att förändra det senare. De möjliggör ett längre yrkesliv och minskar risken för personer att hamna i arbetslöshet. Det handlar om att känna samhällets förtroende och därmed en trygghet i att kunna gå från ett yrke till att utbilda dig till något annat även när du har passerat till exempel 50-årsstrecket.

Vi har hört tidigare, fru talman, vad reformen innebär. Jag behöver nog inte upprepa det för den samlade församlingen. Det handlar om att höja rätten till studiemedel från 56 till 60 års ålder och så vidare. Vi vet även

sedan tidigare att det här är en överenskommelse mellan regeringen, Liberalerna och Centerpartiet inom ramen för januariavtalet.

Fru talman! Vi har också från den här talarstolen hört att studiemedelsystemet som en möjlighet till omställning har ökat i betydelse de senaste åren. Vi vet att arbetsmarknaden inte längre ser ut som den gjorde för ett antal decennier sedan. Den är i ständig förändring, vilket gör att fler kommer att behöva utbilda sig genom hela livet. Då krävs också att den som vill eller behöver studera har möjlighet att just finansiera studierna.

I likhet med mina partivänner, som jag inledde med att referera till, konstaterar jag att det inte kommer att räcka med att höja åldersgränsen för studiemedel. Ett kraftfullt arbete måste också företas mot ålderism och åldersdiskriminering på arbetsmarknaden. En naturlig del av att vi studerar och ställer om högre upp i åldrarna borde också vara rätten att vara kvar i arbete till exempelvis 71 år. I Sverige har vi en syn på att ålder skulle vara en belastning, när ålder snarare borde vara en tillgång på arbetsmarknaden.

Slutligen, fru talman, måste jag som liberal även säga några ord om att utbilda sig också för själva bildningens skull och för studierna i sig själva.

Motiven för att såväl unga som äldre ska kunna läsa på högskola handlar inte bara om att rusta personer för arbetsmarknaden; de handlar också om att öka kunskapen och bildningen i Sverige. Lika mycket som kultur alltid måste ha ett eget värde och aldrig enbart vara till för något annat behöver också bildning och utbildning ha sitt eget värde, oavsett vilken ålder man har.

Anf. 8 MATS BERGLUND (MP):

Fru talman! Vi debatterar nu, som vi har hört, en proposition som handlar om att studier med studiemedel ska bli möjligt lite högre upp i åldrarna än vad som är fallet i dag.

Miljöpartiet har alltid – eller åtminstone så länge jag kan minnas – drivit frågan om det livslånga lärandet. Det handlar om möjligheten att byta riktning i livet, att gasa och bromsa i arbetslivet, att vidareutbilda sig, att byta yrkesbana, att bryta mönster och att prova nytt. Det handlar om möjligheten att få vara nyfiken och att tillåtas vara det.

Är det en politisk fråga? Ja, det är det, eftersom politiken skapar inlåsningseffekter i de system som vi bygger upp. Pensionssystemet är ett sådant exempel. Principen att det är den samlade livsinkomsten som avgör nivån på pensionen gör det svårt att skifta ned, att bromsa och att gå ned i arbetstid – och då även i konsumtion – under en period i livet. Om man sedan bestämmer sig för att gasa igen och återgå till normens konsumtionslivsstil straffas man långt senare i livet genom minskad pension.

Trenderna just nu tyder på att vi kan vara inne i en ny grön våg, påskyndad av pandemin och distansarbete. Många vill flytta ut från städerna och lämna sina lägenheter i de områden där bostadsbristen är som störst för att i stället flytta ut på landet, odla sin egen mat, bli självförsörjande och minska sina klimatavtryck. Ett sådant beteende, som har många positiva effekter, borde premieras. Men med de system vi har byggt upp och har i dag blir man i stället bestraffad.

Fru talman! Detsamma gäller svårigheter och hinder för att byta yrke eller att vidareutbilda sig för att bättre klara det yrke man har i dag. Vi har en stark dynamik på arbetsmarknaden just nu. Digitaliseringen, automati-

seringen och den typen av processer ställer helt nya krav på vad det är för kvalifikationer som gäller för yrken på arbetsmarknaden.

Vi måste bygga system som möjliggör, och uppmuntrar, det livslånga lärandet. I det politiska landskap vi har i Sverige är det Miljöpartiet som står för den här linjen. Just detta blev tydligt tidigare under mandatperioden när den punkt om utvecklingstid som Miljöpartiet hade fått in i januariavtalet försvann i och med att den samlade oppositionen med Vänsterpartiet i spetsen tillsammans med Sverigedemokraterna, Moderaterna och Kristdemokraterna bröt ut just denna punkt ur budgeten. De hotade med att fälla regeringen för att vi i Miljöpartiet ville genomföra ett förslag som möjliggör omställning senare i livet.

Utvecklingstid var ett studiestöd för människor mitt i arbetslivet i behov av just omställning. Det kommunicerades, framför allt av Moderaterna, som fritid eller friår, fast det handlade om tid för studier. Det är just det som är problemet – inte bara med Moderaternas utan med, skulle jag säga, hela den samlade borgerlighetens syn på exempelvis studier: att det inte riktigt räknas. Man är inte riktigt inne i systemet. De som studerar är, precis som alla andra som inte lönearbetar, satta i något slags utanförskap och kopplat till det också någon form av skam, skamkänslor och ett socialt tryck.

Jag har som talesperson för sjukförsäkringsfrågor pratat om detta många gånger, men det blir väldigt tydligt på egentligen alla politikområden: Det är den borgerliga definitionen av arbetslinjen som är det stora problemet. Den är skadlig för Sverige. Arbetslinjen, utifrån den borgerliga definitionen, måste bort, och det av många skäl – inte minst, i detta ärende, för att vi måste uppvärdera studier och utbildning men också bildning och förkovran.

Fru talman! Sverige har ett av världens mest utbildade folk. Vi har en hög utbildningsgrad, vi har en hög andel forskare och vi ligger långt fram som bildningsnation. Det är ett resultat av en långsiktig utbildningspolitik, där studiestödet har varit helt avgörande. Vi har troligen världens mest generösa, eller åtminstone ett av världens mest generösa, studiemedelsystem. Det omfattar alla vuxna, från dem som har mycket kort utbildning och har möjlighet till det särskilda studiestartsstödet – ett väldigt bra stöd som vi ska värna och utveckla – till dem som bedriver avancerade studier på högskole- och universitetsnivå.

Nu gör regeringen detta system ännu bättre, ännu mer generöst, genom att stärka möjligheten till just utbildning högre upp i åldrarna. Vi höjer åldersgränsen för studiestödet med fyra år, från 56 till 60 år. Andra åldersgränser som har att göra med lånetrappan och återbetalningssystemet följer med upp. Men vi behöver också komplettera detta med fler veckor för dem som har studerat under en längre tid tidigare i livet och använt sina tillåtna tolv terminer eller sex år för en utbildning, kanske en läkarutbildning.

Även om det här är ett generöst system, med en bidragsdel och en lånedel, och kommer att öppna möjligheter för väldigt många att utbilda sig eller vidareutbilda sig sent i livet är nivåerna sannolikt trots allt lite för låga för att det ska vara tillräckligt attraktivt för den som under många år har arbetat och haft en inkomst från arbete. Där hade Miljöpartiets förslag om utvecklingstid varit ett viktigt komplement.

Nu blev det inte så, vilket jag beklagar. Men förslaget om utvecklingstid har fiskats upp av arbetsmarknadens parter, och ett system med ett slags

omställningsstudiestöd som i alla väsentliga delar påminner om utvecklingstid förhandlas just nu mellan januaripartierna i Regeringskansliet. Ett bra förslag är alltid värt att återkomma till, i det här fallet som ett viktigt komplement till det vi debatterar i dag.

Fru talman! Mot bakgrund av det yrkar jag bifall till utskottets förslag och regeringens proposition *Bättre studiestöd högre upp i åldrarna* och avslag på reservationerna från Vänsterpartiet, Sverigedemokraterna och Moderaterna.

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

Fru talman! Ibland kan man undra om man är på olika debatter när man ses här i kammaren. Vi har ju två debatter efter varandra. Jag tror dock fortfarande att ledamoten Mats Berglund och jag är på samma debatt.

Jag inledde mitt anförande med att berätta att Moderaterna tycker att många förslag är bra men vill göra det bättre. Vi har en reservation, som Mats Berglund just berättade att man vill avslå, där vi säger att vi vill göra ännu mer för att kunna ha studier högre upp i åldrarna, för att underlätta för studier långt upp i livet och för att ge flera möjligheter.

Sedan tror jag inte att det är okänt att många högre studier leder till arbete, vilket jag givetvis tycker är väldigt bra. Det är väl oftast därför man studerar: för att kunna få ett arbete. Att arbetslinjen skulle vara fel tycker jag därför är väldigt märkligt.

Jag undrar varifrån ledamoten Mats Berglund har fått att vi inte skulle tycka att studier är viktigt. Jag pratade i sex minuter om hur viktigt det är med studier och att kunna ha råd att studera.

Det här med friår handlar givetvis också om hur man prioriterar ekonomin. Vi ser att man absolut kan prioritera att studera, men vi tycker att friår är en felaktig satsning.

Anf. 10 MATS BERGLUND (MP) replik:

Fru talman! Jag tycker för min del att friåret var en bra satsning, på den tiden vi införde det. Jag skulle gärna se att vi fortsatte med den. Det förslag som vi hade i budgeten för något år sedan var inte ett friår. Det var ett studiestöd för människor mitt i livet. Man skulle studera.

Jag undrar varför Moderaterna envisas med att kalla denna utvecklingstid där man är tvungen att studera för friår. Det är just det som är så frustrerande. Studier är inte fritid. Jag förväntar mig av den som studerar exempelvis på universitet att man lägger ned heltid på heltidsstudier. Det är inte fritid. Men det kommuniceras på det sättet, och det var därför jag tog upp det på ett lite tillspetsat sätt i mitt anförande.

Jag har noterat att Moderaterna också har motionerat om att höja åldrarna i studiestödssystemet och talar väl om studier. Men det handlar på väldigt många områden om den här arbetslinjen. Jag nämnde mitt engagemang i socialförsäkringsutskottet och sjukförsäkringen, där man hela tiden kommer tillbaka till att det är lönearbete som ska räknas – inte vilket arbete som helst, inte frivilligsektorn, inte studier och inte sjukdom. Allting som inte är lönearbete ska förknippas med någon sorts socialt tryck och skam, vilket är väldigt skadligt.

Jag tycker att kommunikationen från Moderaterna när vi debatterade utvecklingstiden mycket handlade om att studier liksom inte är okej. Det

är hela tiden lönearbete som gäller i den borgerliga definitionen av arbetslinjen.

Prot. 2020/21:126
25 maj

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

Fru talman! Jag vet inte om det var något svar, men tack i alla fall för diskussionen.

Jag tycker kanske att ledamoten Mats Berglund lägger ord i munnen på Moderaterna när det gäller vad vi tycker. Kanske har vi kommunicerat dåligt om Mats Berglund tycker det. Jag tycker nog inte att vi har gjort det. Jag tycker att vi har varit väldigt tydliga med att vi absolut tycker att studier är viktigt. Vi har pratat om livslångt lärande. Det handlar ju ofta om studier för att kunna behålla sitt arbete och för att kunna förkovra sig. Eftersom samhället hela tiden utvecklas måste man studera. Det tror jag kommer att krävas, och vi moderater tror att det är viktigt att vi framhåller det.

Sedan tycker vi att arbetslinjen är viktig. Som sagt är det många som studerar för att kunna arbeta, så det är väldigt viktigt. Sedan har jag själv studerat i många år och vet att man läser på heltid när man studerar – absolut! Det förordar jag också att man gör.

Att vi skulle se ned på dem som studerar är mig oerhört främmande. Det sätter jag mig starkt emot. Där tror jag att ledamoten har missuppfattat Moderaternas politik ganska kraftigt.

Anf. 12 MATS BERGLUND (MP) replik:

Fru talman! Nej, jag tror inte att jag har missuppfattat. Jag tror inte heller att jag lägger ord i någons mun. Snarare försöker jag tolka, analysera och se konsekvenserna av den moderata politiken. Vi hamnar nämligen hela tiden i det här sociala trycket och att det är lönearbete allting ska vetta mot.

Tidigare i debatten talade Maria Nilsson – jag vet inte om hon också begärde replik på mig – om hur viktigt det är att se att studierna har ett egenvärde. Det handlar om bildning, och jag lyfte också upp bildning och förkovran i mitt anförande. Det är en viktig del när vi talar om studier: att man faktiskt får göra det, så att vi kan höja bildningsnivån och utbildningsnivån i hela landet.

Här kan man också koppla till FN:s globala mål, där utbildning är en viktig del. Det är den av många skäl, inte bara för att möta arbetsmarknadens behov. Det är naturligtvis en otroligt viktig del av utbildningen, och det är jätteviktigt att vi möter arbetsmarknadens behov. Men jag tycker inte att det är det enda, och jag tycker inte att vi ska fokusera på det.

Jag tycker också att man när man studerar ska fokusera på sina studier, och vi ska möjliggöra för studenterna att göra det. Vi ska skapa studiemiljöer, universitetsmiljöer och sociala miljöer så att studenterna kan fokusera på sina studier.

Här har vi också ett exempel med partier som vill höja fribeloppet för att man ska kunna arbeta mer. I dag kan man arbeta ungefär halvtid, och gör man det klarar man inte sina studier. Det är ett exempel på den borgerliga definitionen av arbetslinjen, som är skadlig.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 26 maj.)

*Bättre studiestöd högre
upp i åldrarna*

§ 8 Vissa insatser för ökad lärarkompetens

Utbildningsutskottets betänkande 2020/21:UbU19
Vissa insatser för ökad lärarkompetens (prop. 2020/21:152)
föredrogs.

Anf. 13 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M):

Fru talman! Moderaterna ser mycket positivt på en utökad skyldighet för huvudmännen inom skolväsendet att se till att det finns möjlighet till kompetensutveckling inom all verksamhet som huvudmannen är ansvarig för. Kompetensutveckling är nödvändig och ska ske kontinuerligt inom skolväsendet.

Vi ser med oro på den lärarbrist som råder, på att inte tillräckligt många väljer att läsa till lärare och på att alldeles för många lämnar läraryrket för något annat. Detta kan vara ett av sätten att ändra på det. Kompetensutveckling är otroligt viktigt, och vi måste verkligen stärka möjligheten till detta.

Vi ser också positivt på satsningar med anställning av personer som ska undervisa inom komvux och i svenska för invandrare. Det är även viktigt att kunna få till en högskoleutbildning eller något liknande i svenska som andraspråk. Det är vi väldigt positiva till.

Vi ställer oss också bakom möjligheten att göra undantag från kraven på legitimation och behörighet för lärare som kan undervisa på de rikrekryterande utbildningarna på nationella program i gymnasieskolan.

Det var allting som vi är positiva till.

Fru talman! Vi motsätter oss dock regeringens förslag om att utdrag ur belastningsregistret inte längre ska behöva överlämnas inför en anställning i skolan. Det tycker vi är väldigt anmärkningsvärt och yrkar därför bifall till reservation nummer 2.

Barnens trygghet behöver väga tyngre än både hänsyn till integriteten för den vuxne och den extra administrativa börda som det blir för personalen när man ska lämna in sina registerutdrag. Det tycker vi är oerhört viktigt och är någonting vi poängterar.

Under den senaste tiden har vi tyvärr sett flera fall av övergrepp mot elever begångna av skolpersonal, vilket absolut inte får ske och borde undvikas på alla sätt som går. Personal har även kunnat återgå i tjänst efter varning och har även, trots att man har begått övergrepp mot barn, kunnat byta till en annan skola med samma huvudman, vilket är helt förskräckligt. Det har berott på att information av juridiska skäl inte har kunnat överföras.

Det finns även fall där tidigare dömda för våldsbrott mot barn har kunnat komma tillbaka och har börjat jobba på en ny skola, vilket vi tycker är helt fel. Detta får inte hända igen, och vi måste göra allt för att det ska vara så tryggt som möjligt under barnens skoltid.

Därför motsätter vi oss detta förslag och yrkar som sagt bifall till reservation nummer 2.

Det finns förstås flera sätt att skapa en trygg skoltid, men ett sätt är att begära att registerutdrag lämnas in. Det är ett tydligt och handfast sätt som gör att det finns ett registerutdrag att gå tillbaka till om det mot förmodan skulle behöva ske en utredning. Detta förfaringssätt ska givetvis tillämpas på både förskola, fritis, grundskola, gymnasium och särskola.

Vi yrkar alltså bifall till reservation nummer 2.

Anf. 14 JÖRGEN GRUBB (SD):

Fru talman! Sverigedemokraterna ställer sig bakom alla våra reservationer, men för tids vinning yrkar vi bifall endast till reservation 1.

Regeringen lämnar i denna proposition förslag på åtgärder som i huvudsak syftar till ökad lärarkompetens. Det gäller bland annat förslag om huvudmäns skyldighet att se till att all personal har möjlighet till kompetensutveckling och om förlängda undantag från krav på legitimation. Det är jättebra förslag som innebär en klar förstärkning som kan behövas.

Regeringen föreslår även fler tidsbegränsade anställningar av personer som ska undervisa i kommunal vuxenutbildning i svenska för invandrare, sfi, i en försöksverksamhet. Vi har förståelse för detta behov men hävdar att med en klokt förd politik, baserad på krav och förväntningar knutna till sfi-undervisning, skulle den föreslagna försöksverksamheten kunna vara överflödigt.

Man ska veta att i Skolverkets lärarprognos för 2019 var 73 procent av alla sfi-lärare behöriga. Det är vår bestämda uppfattning att dessa lärare skulle kunna täcka de behov som finns ifall tillgång till sfi-undervisning skulle ha en bortre tidsgräns och bidrag skulle baseras på resultat och närvaro och inte enbart närvaro.

Fru talman! Det finns tyvärr ett hårresande förslag i denna proposition, nämligen förslaget om en slapphänt hantering av registerutdrag vid anställning i skolväsendet. Med regeringens förslag kommer det att bli lättare för till exempel pedofiler att söka sig till tjänster inom skolväsendet och även tyra våra barns säkerhet.

För oss sverigedemokrater är det fullkomligt obegripligt att en majoritet i denna kammare hellre värnar integriteten hos vuxna än våra barns bästa. Vi motsätter oss bestämt regeringens förslag att utdrag från belastningsregistret framgent endast ska behöva visas upp och att en enkel notering – ett kryss i en ruta – ska räcka som bevis för att registerutdraget är klanderfritt.

Som kontrast till regeringens förslag kan nämnas att familjehem ofta behöver lämna in årliga utdrag från belastningsregistret i oöppnade kuvert för att förhindra manipulation.

Fru talman! Se det så här: Jag visar upp utdraget ur mitt belastningsregister. Mottagaren tittar som hastigast på detta och skriver ett kryss i rutan men har inte kontrollerat noggrant och upptäcker inte allt som stod där. En annan variant kan vara: Jag säger att jag tyvärr glömde ta med utdraget denna gång och mottagaren, som jag av en händelse känner sedan förut, bryr sig inte om detta utan sätter ändå ett kryss i rutan för att jag ju är en pålitlig person.

Jag vill inte påstå att det alltid kommer att gå till på det här viset, men en gång är faktiskt en gång för mycket, och det är rätt många tusen personer som anställs.

Fru talman! Sverigedemokraterna anser i likhet med Skolverket att ett inlämnat registerutdrag är av mycket stor vikt för skolans säkerhetsarbete och att barnperspektivet väger absolut tyngst i denna fråga. Ingen kan väl bortse från att den mänskliga faktorn öppnar för fusk och personliga bedömningar i en fråga som kan vara av helt avgörande betydelse för den enskilda elevens väl och ve. Det måste naturligtvis finnas en väldokumenterad historik för uppföljning om någon oegentlighet uppstår.

Prot. 2020/21:126

25 maj

*Vissa insatser för ökad
lärarkompetens*

Sverigedemokraternas budskap till regeringen är helt enkelt: Gör om och gör rätt! Detsamma gäller övriga ledamöter som hitintills bejakat detta vansinniga förslag.

I detta anförande instämde Michael Rubbestad (SD).

Anf. 15 CHRISTIAN CARLSSON (KD):

Fru talman! Jag vill inledningsvis yrka bifall till reservation 1 från Kristdemokraterna med flera.

Vissa insatser för ökad lärarkompetens är rubriken på betänkandet. Förslagen i regeringens proposition beskrivs som ett initiativ för att öka möjligheterna till tillgång till kompetenta lärare.

Jag önskar att det var hela sanningen. Bland förslag om att förtydliga huvudmannens ansvar för kompetensutveckling och att motverka bristen på behöriga lärare inom sfi gömmer sig nämligen något helt annat: ett förslag som försämrar tryggheten och säkerheten för våra barn. Alla som vill jobba inom förskola eller skola måste i dag, enligt skollagen, lämna ett utdrag ur belastningsregistret. Det innebär en stor trygghet för alla föräldrar som varje morgon lämnar det dyrbaraste de har på förskolan eller som kramar sina barn och säger hejdå innan en ny dag i skolan tar sin början.

Trots att antalet anmälda sexualbrott mot barn har ökat de senaste åren föreslår nu den rödgröna regeringen att den som söker jobb inom bland annat förskola och skola inte längre ska behöva lämna något registerutdrag. Ett utdrag ska visas upp, men enligt regeringen ska ingen dokumentation rörande kontrollen, registerutdraget eller dess innehåll få göras, annat än en liten notering om att ett utdrag har visats upp.

Tunga remissinstanser har påpekat att det här kommer att försämma barnens trygghet och säkerhet. Skolverket konstaterar att regeringens förslag saknar barnperspektiv. Att begära in registerutdraget är en viktig del i skolans säkerhetsarbete. Och förslaget skulle leda till stora svårigheter om det i efterhand finns skäl att tro att det har fuskats med kontrollen eller registerutdraget. Barnombudsmannen har också uttryckt oro över att förslaget försämrar barnens säkerhet, eftersom utdrag som bara visas upp naturligtvis blir lättare att förfälska.

Trots detta väljer den rödgröna regeringen och de liberala stödpartierna, Liberalerna och Centerpartiet, att gå vidare med ett förslag som luckrar upp skyddet för vårt samhälles allra minsta, barnen.

Fru talman! Det är bra att skollagens bestämmelser om obligatorisk registerkontroll ska utökas till att omfatta även gymnasieskolan och gymnasiesärskolan. Kristdemokraterna vill dock gå längre och har därför yrkat att skollagens regler ska gälla också för chaufförer som kör skolskjuts. Det hade ytterligare minskat risken för att pedofiler och andra tidigare dömda för sexualbrott ska kunna komma i kontakt med barn som är på väg till eller från skolan.

Det är däremot fullständigt oansvarigt av regeringen att föreslå en ny ordning för registerkontroll som innebär att arbetsgivaren varken kan ta del av registerutdraget i efterhand eller säkerställa att kontrollen faktiskt har utförts.

Kristdemokraterna är inte beredda att riskera våra barn. Vi röstar därför nej till regeringens förslag om att registerutdrag inte längre ska behöva överlämnas. Och det gör ont att inte fler partier i riksdagen än Moderaterna

och Sverigedemokraterna har varit beredda att stödja Kristdemokraterna i detta. Det är rent av skamligt.

Ska det vara så svårt att ta ställning för barnen? Barnens säkerhet måste väl ändå väga tyngre än tjänstemännens intresse av att minska administrationen? Och skolbarnens trygghet måste väl ändå vara viktigare än att värna pedofilers och andra brottslingarnas integritet?

För oss kristdemokrater är det så. För oss är det därför självklart att utdrag ur belastningsregistret även fortsättningsvis ska överlämnas när någon söker jobb inom förskola eller skola. Statsminister Stefan Löfven, utbildningsminister Anna Ekström och den socialdemokratiskt ledda regeringen prioriterar annorlunda, och det verkar inte bättre än att Liberalerna och Centerpartiet är beredda att stödja dem i det.

Det enda rätta är att rösta nej.

Anf. 16 ROGER HADDAD (L):

Fru talman! Det här betänkandet handlar om ökad lärarkompetens. Jag har väl aldrig varit med om maken till falsk marknadsföring när det kommer förslag från en regering till Sveriges riksdag.

Det här är regeringens proposition och inte Liberalernas. Annars hade den inte sett ut på det här sättet när den hade kommit till riksdagen. Det är också därför vi har en reservation i betänkandet, som jag yrkar bifall till, om huvudmannens ansvar för utbildning av lärarkåren.

Liberalerna har när det gäller lärarbristen och det ökade antalet obehöriga lärare i svensk skola återkommande efterfrågat krav på åtgärder för att täppa till lärarbristen, som i dag prognostiseras till 45 000 lärare fram till 2033. Vi har också i vår motion i betänkandet krävt att regeringen ska initiera en nationell strategi för att locka tillbaka det som vi kallar en guldreserv: de 37 000 utbildade, behöriga och ämnesbehöriga lärare som av olika anledningar har lämnat yrket, fru talman.

Om man ska säga något positivt här är det ändå glädjande att sex av tio lärare är beredda att komma tillbaka till skolan, under förutsättning att arbetsmiljön blir bättre och att deras villkor när det gäller resurser, stöd och avlastning förändras. Här ligger ansvaret ytterst på de kommunala huvudmännen och friskolorna.

I denna proposition från regeringen, som de har haft minst tre år på sig att förbereda, finns inte något skakande reformförslag i den meningen att man nu ska öka lärarkompetensen. Tvärtom är propositionen full av förslag på undantag och förlängning av övergångsregler. Det gäller bland annat sfi-verksamheten. När det gäller entreprenadverksamheten förtydligar man däremot bara i skollagen att en huvudman också ska ansvara för att ge möjlighet till kompetensutveckling.

Innan regeringen fattade beslut om den här propositionen i februari presenterade dock Liberalerna att man måste angripa problemet med att det finns behöriga, sökande lärare till lediga tjänster som väljs bort på grund av de undantagsmöjligheter och ventiler som finns i skollagen. Man kan därför fortsätta att anställa och prioritera att anställa obehöriga. Till min besvikelse sa utbildningsministern nej till flera av våra förslag och krav. Till att börja med vill vi att Skolinspektionen ska få ökat mandat för att ingripa mot skolor som har för stor andel obehöriga lärare. Vi vill att skollagen skärps när det gäller ettårsförordnandet, att man får jobba som obehörig, samt undantagen och tidsreglerna.

Fru talman! Den här propositionen hade varit ett ypperligt tillfälle för regeringen att skärpa regelverket, just för att möta ansatsen, nämligen ökad lärarkompetens. Vi har inte heller sett några svar på våra skrivelser i motionen om en nationell strategi för att locka tillbaka och behålla lärare som har lämnat yrket.

Det här är en på marginalen förändring i positiv bemärkelse när det gäller entreprenad. När det gäller sfi-verksamheten förstår jag att det finns stora problem med att rekrytera tillräckligt många utbildade behöriga och ämnesbehöriga för att den verksamheten ska kunna fungera. Men på totalen är det förstås en besvikelse att regeringen inte har kommit längre, trots att de började utreda flera av de här sakerna redan 2017.

Anf. 17 AYLIN FAZELIAN (S):

Fru talman! Socialdemokraterna sätter välfärden först. Det gäller inte minst skolan. Att satsa på skolan är bland det smartaste vi kan göra. Det stärker vårt samhälle här och nu. Det är förutsättningen för vår framtid.

Med en jämlik kunskapsskola bygger vi Sverige som kunskapsnation. Vi säkrar barns och elevers rätt att lära sig så mycket som möjligt. Vi skapar tillväxt och grund för morgondagens starka samhälle. Det är därför vi prioriterar att höja kunskapsresultaten, att bygga en jämlik skola över hela landet och att fasa ut den marknadsstyrning som har tagit grepp om svensk skola.

Vi har satsat på stärkt studiero och trygghet i skolan, på fler utbildningsplatser, på utökade möjligheter till livslångt lärande och inte minst på mer personal i skolan och fler behöriga lärare.

Men det är onekligen så att svensk skola och svenskt utbildningsväsen fortsatt har stora utmaningar. Vi behöver öka likvärdigheten, bryta segregationen, ta itu med marknadstänket som skapar växande klyftor, öka välmåendet och tryggheten för våra barn och elever och åtgärda den allvarliga lärarbrist som råder.

I det betänkande som vi i dag debatterar, *Vissa insatser för ökad lärarkompetens*, föreslår regeringen ett antal åtgärder som innebär rätt steg i rätt riktning med fokus på trygghet för våra barn och elever och på att åtgärda den akuta lärarbristen. Dessa konkreta lagförslag ska förstås ses som komplement till de bredare satsningar och resursförstärkningar som regeringen presenterat inom utbildningsområdet.

Jag vill först lyfta fram en viktig del av betänkandet som handlar om att personer som arbetar inom gymnasieskolan och gymnasiesärskolan ska omfattas av obligatoriska kontroller av uppgifter i polisens belastningsregister vid anställning, ett så kallat registerutdrag. Med dagens lagstiftning är gymnasiet och gymnasiesärskolan undantagna från denna registerkontroll, som är obligatorisk för övriga skolväsendet.

För oss socialdemokrater är det självklart att enbart lämpliga personer ska arbeta kring våra barn och elever. Därför gick vi till val på att registerkontroller ska utvidgas till att omfatta gymnasiet och gymnasiesärskolan. Med det lagförslag som nu ligger på bordet skärper vi lagstiftningen så att eleverna på gymnasiet ska känna samma trygghet. Den som inte visar upp ett registerutdrag får inte anställas, anlitas eller tas emot i verksamheten.

Samtidigt måste lagförslaget väga in viktiga aspekter på integritet. Förslaget är att registerutdrag ska visas upp och därefter dokumenteras av arbetsgivaren i stället för att lämnas in. Det är ett omfattande förarbete som ligger bakom den här avvägningen mellan att göra inskränkningar i den personliga integriteten och risken att olämpliga personer jobbar med barn och unga. Den avvägningen är avgörande för att vi ska kunna gå fram med att den obligatoriska registerkontrollen ska omfatta också gymnasiet.

Fru talman! I betänkandet vi i dag debatterar ingår också flera viktiga insatser för ökad lärarkompetens. Bland annat föreslås förtydliganden i skollagen om att huvudmän, såväl enskilda som offentliga, har ansvar för att både tillsvidareanställda och visstidsanställda ska ges ekonomiska och tidsmässiga förutsättningar för kompetensutveckling. Det handlar om både personalens rätt till utveckling och elevernas rätt till undervisning av hög och likvärdig kvalitet.

I betänkandet föreslås också olika åtgärder för att kunna attrahera, behålla och anställa fler lärare. De specifika åtgärder som presenteras tar särskilt sikte på undervisningsformer med stor lärarbrist, bland annat inom riksrekryterande utbildningar och inom grundsärskolan och gymnasiesärskolan.

Ett annat exempel på åtgärder är förslaget om fler behöriga lärare inom sfi. I dag är huvudregeln att endast den som har legitimation som lärare eller förskollärare är behörig att undervisa. I ett förslag till försöksverksamhet ska skolhuvudmän få anställa en obehörig lärare inom sfi i upp till två år om personen samtidigt läser en kompletterande pedagogisk utbildning samt undervisar och har särskilda ämneskunskaper. Under många år har andelen legitimerade och behöriga lärare inom sfi varit alldeles för låg. Genom detta förslag ges fler möjlighet att undervisa och studera samtidigt. I förlängningen innebär detta att vi får fler behöriga lärare och stärkt kvalitet i utbildningen.

Dessa satsningar kommer att vara viktiga komplement till regeringens arbete för att skapa fler vägar till lärarexamen, såsom utbyggnaden av högskoleplatser, fler sommarkurser för snabbare behörighet, förstärkta möjligheter till kompetensutveckling, fortbildningsinsatsen Lärarlyftet samt ett antal statsbidrag som nu finns på plats för att öka lärares möjligheter till komplettering av kompetens.

Fru talman! Svenskt skolväsen har en gång legat i toppen av världsklassen. Vi ska nå dit igen. Vi har mycket att vara stolta över, men vi är långt ifrån nöjda. Steg för steg ser den socialdemokratiskt ledda regeringen till att vi åtgärdar lärarbristen, höjer kvaliteten i undervisningen och bygger en skola som är trygg och jämlik för alla barn och elever.

Med det yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 18 JÖRGEN GRUBB (SD) replik:

Fru talman! Ledamoten sa i sitt anförande att endast lämpliga personer ska jobba inom skolan. Där tror jag att vi är helt överens. Jag hoppas att hela kammaren är överens om detta.

Men utifrån det förstår jag inte – jag hoppas att ledamoten kan hjälpa mig att förstå – varför man gör denna uppluckring av registerkontrollen. Utdraget ska inte längre lämnas in, så man underlättar förfalskning och manipulation. Det är faktiskt det man gör.

Jag vill gärna ha ett svar på den frågan. Varför gör ni denna uppluckring? Man ska endast behöva visa sitt utdrag ur belastningsregistret. Det ska inte tas emot, och det ska inte sparas. Varför?

Anf. 19 AYLIN FAZELIAN (S) replik:

Fru talman! Jag noterar såväl Sverigedemokraternas som Kristdemokraternas orimligt höga språk i talarstolen när det gäller detta. Låt mig ta tillfället i akt att förklara.

Det lagförslag som ligger på bordet handlar faktiskt om en lagskärpning. Det handlar om att tuffa till lagstiftningen. Det handlar om att gå vidare och se till att gymnasieelever ska kunna känna samma trygghet som övriga inom skolväsendet genom att registerkontrollen utökas till att omfatta också gymnasiet och gymnasiesärskolan.

Då skriker sverigedemokrater och kristdemokrater högt att vi måste stoppa lagförslaget. Jag tycker att det är orimligt, och jag tycker att det är ett ohederligt sätt att debattera.

Vad vi har på bordet är som sagt en lagskärpning. För att väga in aspekter på integritet har ett omfattande förarbete gjorts, där man har landat i avvägningen att det räcker att visa upp registerutdraget utan att lämna in det.

Det är ju inte så att tryggheten blir större av att ett registerutdrag ligger i ett arkiv och samlar damm. Det viktigaste är våra barns och elevers trygghet. Det här är en lagskärpning för att omfatta också våra gymnasieelever. Varför kan inte Sverigedemokraterna glädjas åt det?

Anf. 20 JÖRGEN GRUBB (SD) replik:

Fru talman! Jag vet inte hur många gånger ledamoten sa att det är en lagskärpning. Men i min värld spelar det ingen roll hur många gånger man säger en sak; det blir inte en sanning bara för det.

Absolut, det är bra att även gymnasienivån omfattas. Det är jättebra, och det är ingen här i denna kammare som har något emot det. Vi är väldigt för detta. Det är jättebra.

Man samtidigt gör man en uppluckring av systemet. Som jag sa blir det lättare att fuska och manipulera när det räcker att man visar upp registerutdraget. Det förstår ju vem som helst som någon gång gått in i belastningsregistret och sett ett registerutdrag.

Det är så självklart att verkligheten är något annat än vad ledamoten pratar om här. Ledamoten pratar om en ren teoriprodukt.

Och Skolverket, är det inte en kompetent institution? Jag tycker att det i många fall är en kompetent institution, framför allt i detta fall. De är väldigt skarpa i sitt förslag – det är självklart att det ska dokumenteras och lämnas in, gärna öppet, naturligtvis.

Jag kan inte förstå att du försöker förklara bort detta genom att säga ordet ”skärpning” en massa gånger. Det biter inte på mig, och jag hoppas att det inte biter på någon annan heller. Bara för att man upprepar en sak om och om igen blir den inte sann.

Jag kan nämna, bara som en parentes, att det i förra veckan enligt dagspressen i min stad Malmö var ett sådant här fall på en skola. Det kom i tidningen tack vare att den person som hade begått en våldtäkt mot en tolvårig flicka blev lagförd och fick fyra år. Det finns rätt stora frågetecken

på den skolan om vad som har gjorts. Det har pågått i ett år, och folk har fått uppmaningar att hålla utkik efter den här personen och så vidare.

Det krävs vissa saker för att förhindra sådana här hemska brott. Det här är en del av det, och det ska vi inte luckra upp.

Anf. 21 AYLIN FAZELIAN (S) replik:

Fru talman! Olämpliga personer ska inte arbeta kring våra barn och elever – punkt. Vi går nu vidare med lagstiftning som innebär att vi faktiskt utökar omfattningen av registerkontrollen till att också inkludera våra gymnasieelever. Varför gläds ni inte åt det? Jag får fortfarande inte svar på detta. I stället väljer Sverigedemokraterna och delar av högern att populistiskt trolla bort frågan.

Jag råder Sverigedemokraternas ledamot att gå tillbaka och läsa propositionen. Där framgår att den viktiga avvägningen när det gäller att också lyfta in aspekter som rör integritet har varit avgörande för att vi ska kunna utöka omfattningen av registerkontrollen.

Vi är ju överens. Olämpliga personer ska inte arbeta kring barn.

I dag går inte Skolverket in och tittar igenom gamla registerutdrag i arkiv. Vad Skolverket i stället gör är att granska huvudmannens rutiner för kontroller. Det är ett otroligt viktigt arbete som kommer att kvarstå. Det är inte bara så att registerkontroll ska visas upp, utan det handlar om att den ligger till grund för huvudmannens anställning av personen. Det är otroligt viktigt att dokumentationen är tydlig, dokumentation som Skolverket sedan kan följa upp.

Vi är överens, låter det som, om ni tar ställning för barnens och elevernas bästa. Så lägg populismen åt sidan, och välkomna lagförslaget!

Anf. 22 FREDRIK CHRISTENSSON (C):

Fru talman! I dag behandlas betänkandet om vissa insatser för ökad lärarkompetens. Där lyfts flera olika förslag. Ett gäller ett förtydligande som handlar om att huvudmannen ska se till att personal vid all den verksamhet som huvudmannen är ansvarig för ges möjlighet till kompetensutveckling och har nödvändiga insikter i de föreskrifter som gäller just skolväsendet.

Det ska även kunna inrättas försöksverksamhet med tidsbegränsad anställning i högst tre år av personer som ska undervisa inom kommunal vuxenutbildning i svenska för invandrare, sfi, medan de parallellt genomgår en högskoleutbildning i svenska som andraspråk eller motsvarande utbildning. Möjligheten att arbeta och studera parallellt är en fråga som jag vet att många tycker är viktig, inte minst vi i Centerpartiet, särskilt inom ett område som sfi där behörigheten behöver öka.

Betänkandet behandlar också bestämmelser om registerkontroll – att det ska vara obligatoriskt även för gymnasieskola och gymnasiesärskola för att på det sättet öka skyddet för fler elever.

Fru talman! Regeringen föreslår också i betänkandet att giltighetstiden för övergångsbestämmelser om undantag från krav på legitimation och behörighet för att få bedriva undervisning och besluta om betyg i grundsärskola, specialskola, gymnasiesärskola och kommunal vuxenutbildning som särskild utbildning ska förlängas till utgången av juni 2028. Det handlar alltså om speciallärare, helt enkelt.

Detta kan vara nödvändigt för att behålla den kompetens som finns inom dessa skolformer hos lärare som ännu inte läst in en speciallärarutbildning för särskolan. Men jag vill poängtera att det behövs fler åtgärder än de som i dag läggs fram för att fler ska vilja läsa till speciallärare och få speciallärarkompetens. Det är helt nödvändigt för dessa utbildningsformer.

Bristen på speciallärare är rejält påtaglig och drabbar i synnerhet eleverna i särskolan. Att bli behörig lärare i grund- och gymnasiesärskola är ett större steg än att bli behörig lärare i övriga utbildningsformer. Det krävs först en lärarutbildning och arbetserfarenhet och sedan en speciallärarutbildning med specialiseringar.

Satsningar som Lärarlyftet för fler speciallärare är lovvärda, men för att få fler legitimerade speciallärare kommer det att behövas ytterligare insatser. Nyligen presenterades en utredning om elevers möjligheter att nå kunskapskraven. Den konstaterade att det behöver utredas hur vi kan få fler behöriga lärare i grund- och gymnasiesärskolan.

Detta är en fråga som är viktig för Centerpartiet framåt. Det krävs ytterligare åtgärder för fler speciallärare, och det är en fråga som vi ämnar återkomma till längre fram.

Anf. 23 MATS BERGLUND (MP):

Fru talman! Den svenska skolan har som bekant ett antal utmaningar som vi behöver ta tag i och lösa. Lärarbristen är en sådan utmaning. Likvärdigheten – att alla elever ska få det de har rätt till, nämligen en skola och en utbildning på hög och likvärdig nivå, över hela landet, i alla skolformer och oavsett vem som är huvudman för skolan – är en annan sådan utmaning.

Den miljöpartistiska och socialdemokratiska regeringen startade under förra mandatperioden ett stort arbete för att stärka skolan, göra den mer likvärdig och införa garantier för att alla elever ska lära sig de grundläggande färdigheterna när det gäller att läsa, skriva och räkna.

Lärarnas status behöver höjas. Vi har successivt tillskjutit medel för att höja lönerna och minskat administrationen. Också arbetsmiljön är av stor betydelse för att vi ska ha lärare som trivs på jobbet och för att många unga ska vilja satsa på en karriär som lärare.

Det här ärendet, fru talman, handlar om att göra vissa insatser för att öka kompetensen hos våra lärare. Det är en proposition från regeringen med ett antal förslag i ett paket. Jag ska nämna några av delarna. Vi har kanske hört dem tidigare i debatten, men jag tar dem ändå.

Kompetensutvecklingen är viktig. Fortbildning, vidareutbildning och kunskapshöjande aktiviteter behöver ske kontinuerligt genom hela yrkeskarriären. Nu förtydligas skolhuvudmannens ansvar för detta så att varje lärare har tillgång till kompetensutveckling och kännedom om möjligheterna till kompetensutveckling.

Lärarbristen överlag är en utmaning där vi måste hitta flera vägar för att nå lösningar. Just bristen på behöriga lärare i sfi är kanske extra akut, och därför föreslås i propositionen en försöksverksamhet där vi tillfälligt gör undantag från behörighetskraven för blivande sfi-lärare för att de ska kunna arbeta parallellt med studier, slutföra sin examen och få behörighet.

I propositionen finns också en åtgärd för att möta bristen på lärare med specialistkompetens inom estetiska utbildningar, till exempel sång och dans. Regeringen får ett bemyndigande att också här göra vissa undantag från behörighetskraven för att säkra att skolorna håller en hög kvalitet i den estetiska undervisningen.

Självklart ska varje elev och alla barn i våra skolor erbjudas en skolmiljö som är trygg och säker. Därför utökas obligatoriet att alla anställda i skolan ska kontrolleras mot belastningsregistret, så att det också gäller anställda inom gymnasiet och gymnasiesärskolan.

Här hade jag inte alls tänkt säga något mer, men det var en väldigt affekterad diskussion tidigare. Jag blir faktiskt ganska upprörd. Det är otäckt att höra den diskussion som har varit.

Vi är inne i någon form av lågkonjunktur när det gäller personlig integritet. Jag kommer ihåg när vi diskuterade FRA-lagen för några år sedan och Piratpartiet kom in i Europaparlamentet på de här frågorna. Då var den personliga integriteten viktig, men nu tycker jag att den bara sopas undan.

Här talar man om att skolhuvudmännen ska samla in och ha kvar utdrag ur belastningsregistret. Det är ganska potenta och farliga saker som kan stå i belastningsregistret och som inte ska komma ut. Om de ligger och dammar i ett arkiv eller en bokhylla på rektors kansli – vad händer sedan? Vi vet ju vad som har hänt med en del betyg. Framför allt på privata friskolor har det förekommit att betyg bara har försvunnit. Man kan inte komma åt sina betyg sedan skolorna har lagts ned. Så ska vi inte ha det.

Jag tycker att säkerheten är otroligt viktig. Kontrollen mot belastningsregistren måste göras av den som anställer personal, oavsett om registerutdragen sedan läggs i en bokhylla, i ett kassaskåp eller ett arkiv, men det är ju kontrollen vid anställningsförfarandet som är det viktiga. Jag förstår över huvud taget inte den debatten.

Förutom de saker jag nämnt görs ett antal justeringar, och vissa tillfälliga undantag förlängs.

Propositionen nämner också den stora förändring som ska göras när det gäller utbildningen till att bli lärare. Här ges inga förslag i propositionen, utan det kommer vid ett senare tillfälle. Departementet har skickat ut ett pm med förslag till ny lärarutbildning. Remissvaren har kommit in, och jag sitter just nu och läser dem. Det ärendet kommer.

Sammantaget innehåller propositionen alltså en rad förslag för att öka lärarkompetensen och säkra skolornas försörjning av kompetenta lärare även i ämnen där det i dag råder en stor brist. Vi kommer att göra skolorna till ännu tryggare miljöer, också gymnasieskolorna och gymnasiesärskolorna.

Det är ett antal förslag som regeringen nu lägger fram och som riksdagen förhoppningsvis ska klubba i morgon. De ska ses som ett led i en lång kedja av åtgärder som den rödgröna regeringen har jobbat med sedan 2014 och som regeringen absolut kommer att fortsätta arbeta med. Eleverna i våra skolor över hela landet är värda det.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 26 maj.)

§ 9 Svar på interpellation 2020/21:696 om yrkeschaufförernas arbetsmiljö

Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Sofia Westergren har frågat arbetsmarknadsministern om hon tänker ta initiativ för att förbättra yrkeschaufförers arbetsmiljö med anledning av den pågående klimatdebatten. Arbetet i regeringen är så fördelat att det är jag som ska besvara interpellationen.

Regeringen lämnade den 16 april propositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen ekonomiska ramar på sammantaget 876 miljarder kronor. Det innebär den största ekonomiska ramen för infrastruktur någonsin, både för att ta hand om och utveckla befintlig infrastruktur och för att genomföra nya investeringar i hela landet. Det kommer att vara en viktig del i arbetet för klimatomställningen av transportsektorn, ökad konkurrenskraft och förbättrade förutsättningar för såväl företag som yrkesaktiva i hela transportnäringen.

Jag håller också med Sofia Westergren om att yrkeschaufförernas arbetsmiljö och villkor är en mycket viktig fråga. Det är av den anledningen regeringen varit ledande i arbetet både inom EU och nationellt för att skapa ordning och reda på vägarna. Förra sommaren togs ett historiskt beslut när mobilitetspaketet antogs, ett reformpaket som kommer att förbättra arbetsvillkoren för yrkesförare i hela EU. I det arbetet har regeringen tillsammans med svensk fackföreningsrörelse och åkerinäring stått eniga.

Det är i sammanhanget värt att påpeka att när Sofia Westergrens parti senast satt i regeringsställning hände ingenting för att stärka yrkeschaufförernas arbetsvillkor. Tvärtom reserverade sig Moderaterna mot regeringens förslag att skärpa reglerna vid exempelvis utstationering. Moderaterna ansåg regeringens förslag vara protektionistiskt och hämmande för den fria rörligheten.

Avslutningsvis vill jag understryka att regeringen kommer att fortsätta arbeta med att förbättra såväl trafiksäkerheten som arbetsmiljön på landets vägar. Antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras. I den nyligen beslutade arbetsmiljöstrategin förstärker vi dessutom arbetet för goda arbetsvillkor. Det är en politik som kommer att förbättra förutsättningarna för god arbetsmiljö och trygghet för yrkeschaufförerna.

Anf. 25 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Yrkeschaufförernas arbetsmiljö blir allt sämre. Det är flera saker som påverkar detta. Jag ska ge några exempel.

Det finns för få uppställningsplatser, och värre blir det eftersom uppställningsplatser byggs om till poliskontrollplatser. Många uppställningsplatser är ofräscha – jag vill faktiskt säga att de rent av är äckliga. Rån- och överfallsrisken är stor.

Lastbilsförare är ett av de dödligaste yrkena. I nio fall av tio är chauffören inte vållande till olyckan, men de psykiska skadorna kan vara bestående. Jag vet, för jag har ingått i samtalsresursen för dessa chaufförer. Det är något som heter kollegiehjälpare och som SOS kontaktar vid behov.

Sedan är det kör- och vilotidsregler som alltför ofta höjer chaufförers stressnivå. Reglerna är för fyrkantiga för att fungera i en komplex trafikmiljö.

Vägarna blir smalare och passager krokigare. Rondeller görs för små för stora transporter att köra runt i. Vägrenen sparas det in på. Ibland byggs det ingen vägren, eller så görs den smalare och upplevs vara av sämre kvalitet. Vägrenen är viktig för att trafiken ska flyta. Den kan användas för att släppa förbi bakomliggande fordon och på så sätt bidra till en lugn trafikrytm.

I dag är trafiktätheten hög, och trafikanterna är stressade. Det är alltid farligt om bakomvarande bilister känner frustration och väljer att ta onödiga risker med omkörning.

Städer och tätbebyggda centrumkärnor bygger bort trafik i allt högre grad. De chaufförer som behöver ta sig in där känner stress. De ska klämma sig in på trånga gator med parkerade bilar, och överallt står det skyltar om stoppförbud.

Här i Stockholm var det tidigare en ensam handläggare som skötte ärendena. När ett åkeri behövde få godkänt att stanna på gatan blev det en handläggning som kunde ta flera dagar. Var inte handläggaren på plats tog det längre tid. För en bransch med kunden i centrum är det en orimligt lång tid. Detta sätter stor press på chauffören att lösa problem som uppstår under dagen, för att göra kunden nöjd.

En svårighet med lastbilar är att det finns ett parti vid lastbilens framhjul som kallas döda vinkeln. Vad som händer i det partiet ser inte chauffören, så bilar som tränger sig in tätt vid en lastbil blir osynliga. Nu kommer mer av kameraövervakning runt lastbilar och tv-monitorer för att säkra upp detta.

Jag vill berätta om när jag var åkare och en av mina chaufförer flyttade en bil framför sig flera meter. Killen i personbilen var skärrad men oskadd. Killen förstod inte att han var osynlig när han klämde sig in framför lastbilen. Några dagar senare fick killen åka med chauffören i lastbilen för att uppleva den döda vinkeln. Killen blev faktiskt chockad av insikten om den döda vinkeln. Jag tror inte att han kommer att göra ett sådant tajt filbyte igen.

Fru talman! Jag vill fråga infrastrukturminister Eneroth om han ser att vissa infrastrukturförändringar, som att bygga bort trafiken i tätort, små rondeller, ekonomivägar utan vägren och så vidare, leder till en försämrad trafiksituation och sämre arbetsmiljö för yrkeschaufförer.

Anf. 26 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack, Sofia Westergren, för en väldigt viktig interpellation, som handlar om yrkeschaufförers arbetsmiljö!

Fru talman! Det får väldigt, väldigt svåra konsekvenser när man har ett bilfientligt parti i regeringen. Konsekvenserna kunde vi se på TV4 nu i helgen. I ett nästan unikt TV4-reportage gick Trafikverket ut och konstaterade att det förslag till vägunderhåll som regeringen har lagt fram inte ens räcker för att underhålla de vägar som finns.

Jag förstår att infrastrukturministern varken läser rapporter från Trafikverket eller tar del av medier i Gävleborg. Men hade han gjort det hade han till exempel kunnat lyssna på P4 Gävleborg, som nyligen larmade: Gävleborg har de sämsta vägarna i landet. Låt det sjunka in, fru talman!

Fru talman! Det är ett län där vi har en helt fantastisk industri, där vi har en helt fantastisk skogsindustri. Vad blir då konsekvenserna för timmerbilsföraren Viktor Lindblom, som ofta är ute och kör på vägarna i Gäv-

leborg? Han blev intervjuad i P4 Gävleborg, och han sa: ”Det hoppar och far och kränger åt sidorna, grejerna far illa.”

Fru talman! Jag skulle vilja säga: Chauffören far illa. Den fråga man ställer sig är: Hur långt tänker regeringen låta det bristande underhållet gå? När kommer ett skyddsstopp att påkallas?

Fru talman! Det var en livsfarlig situation i vintras i Gävleborg. Det är fullkomligt livsfarligt när det är blixthala vägar. Människor dör utefter Sveriges vägar för att vi inte ser till att ha ett vägunderhåll som heter duga. Det är faktiskt skamligt dåligt.

Det är lätt att tänka på yrkeschaufförerna som är lastbilschaufförer, som min kollega Sofia tog upp. Men minst lika viktiga är alla andra yrkeschaufförer. Jag tänker på min vän Roger från Boden. Han är resande säljare. Han har ett distrikt, fru talman, där han reser från Kiruna i norr till Edsbyn i söder. Han kör 5 000–6 000 mil per år utefter E4:an och andra vägar.

Fru talman! Jag är helt säker på att Rogers dotter och familj vill att Roger ska komma hem i levande skick varje fredag. Men risken ökar för varje dag som går när vägarna är så dåliga att bilen kan få sladd och när det är så halt att man inte kan bromsa. Det är inte meningen att det ska vara så här i Sverige 2021: Vi har vägar som är sämre än forna öststatsländers. Det är vägar som innebär att yrkeschaufförer riskerar att dö.

Det duger inte, fru talman, när Trafikverket gick ut i helgen och sa: Det är en underbudget med 50 miljarder för underhåll. Det är 50 000 miljoner. Och människor riskerar att dö.

Men det handlar naturligtvis inte bara om Roger från Boden. Det handlar naturligtvis inte bara om yrkeschauffören som kör lastbil. Jag tänker på hemtjänstpersonalen. Jag tänker på ambulansföraren. Jag tänker på polisbilen i uttryckning i Hälsingland, där polismannen riskerar att dö på grund av att regeringen skär ned på vägunderhållet.

Jag skulle vilja fråga ministern: När kommer det att komma mer pengar till vägunderhåll, som gör att människor inte riskerar att dö i Sverige?

Anf. 27 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Detta är en fråga som berör mig. Därför har jag blandat mig i interpellationsdebatten. Det handlar om yrkesförarnas arbetsmiljö.

I vintras omkom en erkänt duktig förare i en trafikolycka. Han gled av vägen. När lastbilen åkte ned för dikeskanten – det var en ganska hög kant – hamnade hytten i kläm. Och med full last fick det dramatiska konsekvenser. Körde han för fort? Betedde han sig illa? Eller vad var det som var orsaken till olyckan? Jo, det var bristande vägunderhåll som gjorde att hela skjutsen gick av vägen. Och det resulterade i att föraren omkom.

Det är precis som Sofia sa tidigare: Yrkeschaufför är ett riskyrke. Det dör ungefär tio yrkesförare om året i trafikolyckor. Det varierar från år till år, men det ligger där någonstans om man tittar över tid.

Vägarna är dåliga. De är sagolikt dåliga på sina ställen. Och alla som har kört tunga fordon vet vad det innebär att sitta bakom ratten när det skumpar och far och man inte riktigt vet om det bär och om vägen håller. Det händer trots allt då och då att vägkanten brister och att bilarna hamnar i diket. I bästa fall blir det bara materiella skador. I sämsta fall är det människor som skadas eller rent av avlider.

Sofia tog upp väldigt mycket av det som hon upplevde som åkare under den tid hon var aktiv där. Jag ska ta upp en annan sak, och det har med busstrafik att göra. Bussförarna är också en kategori av yrkesförare. De har dessutom ansvar för sina passagerare. I genomsnitt har en buss 10 resenärer, men det kan vara upp till 50 resenärer. Föraren, som sitter bakom raten, har ansvar för att resenärerna kommer fram hela och trygga.

Men det blir allt svårare. Jag har en tidigare svåger som jag satt och pratade med mycket i vintras på grund av det dåliga vägunderhållet. Det gällde just vinterföret och hur besvärligt det har blivit. Han har kört buss sedan mitten av 70-talet. Det har blivit besvärligt de senaste åren att köra på ett tryggt och säkert sätt, för vägarna håller inte den standard man rimligen kan begära. Nu pratar vi inte enbart om yrkesförarens säkerhet, utan nu pratar vi även om passagerarnas säkerhet, de som sitter i bussen.

Här har regeringen ett stort ansvar. Man ger inte tillräckligt med resurser för att säkerställa underhållet. Man ger inte tillräckliga resurser för att säkerställa underhållet på vinterväg.

I samband med dödsolyckan i vintras bildades det en grupp på Facebook som heter: Vägen är vår arbetsplats!!! Där kunde man se förare som åkte på skorna på vägen, för den var isbelagd. Jag kan försäkra statsrådet att något av det värsta man kan råka ut för är när man inte kommer upp i en backe och när de varma hjulen smälter isen som är där under och det bär iväg baklänges. Jag har själv råkat ut för det vid två tillfällen. Det slutade lyckligtvis med att jag ställde upp bakändan i en snökant. Det blev inte värre än så. Men jag har en släkting som åkte av vägen baklänges och skrotade hela ekipaget. Han klarade sig trots allt väl i den olyckan, men det kunde ha slutat precis hur som helst.

Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är utmärkt att vi får en diskussion i riksdagen om yrkeschaufförernas arbetsmiljö. Det är en fråga som inte bara ligger arbetsmarknadsministern eller mig varmt om hjärtat utan hela regeringen.

När jag pratar med chaufförer brukar de säga att det som de tycker är jobbigast är tidspressen. Det är vetskapen om att det är väldigt tajt om tid, att man måste leverera och att deras åkerier pressas av att konkurrenterna har lägre löner, sämre arbetsvillkor och inte investerar i fordon som klarar klimatkraven. De drabbas av osjyst konkurrens, och då stressas man till att köra allt fortare.

Även Trafikverkets och Transportstyrelsens utredningar visar att yrkeschaufförer kör allt fortare för att arbetsvillkoren är sådana. Detta handlar alltså inte om vägkvaliteten utan om att bristande kontroll av yrkestrafiken har varit ett faktum under lång tid.

Så var det när Moderaterna styrde det här landet. Inte en enda insats gjordes för att begränsa den osjysta konkurrensen inom transportsektorn. Först efter valet 2014 fick vi klampning, beställaransvar, sanktionsavgifter och, på tal om vad Thomas Morell nämner, vinterdäckskrav på fordon. Sådana krav fanns tidigare inte för alla däck på lastbilarna, och detta kunde inte minst utländska lastbilar med lägre kostnader och pressade priser begagna sig av.

Nu är mobilitetspaketet dessutom i hamn. Sveriges regering har drivit det i EU, och det innebär att vi har fått europeiska regler. Det är ju det som reglerar arbetsvillkoren för yrkeschaufförerna i Europa, vilket innebär att

nu är det utstationering från dag ett som gäller. Det är därför som jag i interpellationssvaret väljer att citera hur Moderaterna har hanterat det och att de tycker att det är protektionistiskt.

Min fråga till Sofia Westergren och Lars Beckman får därför bli: Tycker ni fortfarande att det är protektionism att ställa krav på utstationering från dag ett? Tycker ni att det är okej med dumpade löner på svensk arbetsmarknad? Ska svenska yrkeschaufförer tvingas konkurrera med personer som har usla, låga löner och dåliga arbetsvillkor? Tycker ni att det är okej att svenska åkerier ska behöva möta konkurrens från östeuropeiska eller baltiska åkerier som inte följer de villkor som borde gälla, eftersom ni har motarbetat lagen om utstationering och de regler som nu finns och kallar det protektionism?

Som sagt, de yrkeschaufförer som jag pratar med talar om att det handlar om stressen och pressen.

För att ta den andra delen av frågan, fru talman, är det naturligtvis alltid viktigt att vi har bra kvalitet på våra vägar. Då är det så att Trafikverket aldrig har haft så mycket resurser för vägunderhåll som nu. Efter år av underinvesteringar, när inte minst en moderatledd regering valde att prioritera skattesänkningar i stället för att investera i infrastruktur, har vi nu valt att lägga mer resurser än någonsin på att förbättra standarden på vägarna. Visst, det kommer att ta tid att se till att standarden blir riktigt bra överallt. Det tar tid, eftersom Lars Beckman och hans parti under den tid han satt i riksdagen och vi hade en moderatledd regering valde att prioritera skattesänkningar i stället för vägunderhåll.

Nu har vi en ordning där vi sakta men säkert försöker att förstärka kvaliteten på det svenska vägnätet. Men det är tufft, eftersom det är tungt belastat. Däri ligger en annan del av lösningen: Låt oss se till att mer av godset kan gå över på järnväg, så att vi i stället för att ha tungt belastade vägsträckor kan transportera mer gods på järnväg! Det gäller till exempel väg 40 mellan Göteborg och Borås. Det vore väl bättre att satsa på järnvägen och få en ny järnvägssträcka mellan Göteborg och Borås. Men även där säger Moderaterna nej.

Frågan är därför: Hur får ni ihop kalkylen? Är det rimligt, för att ta grundfrågan, att vi ska ha dumpade löner på svensk arbetsmarknad?

Anf. 29 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Regeringen kallar sig feministisk. Jag vill bidra med en inblick i hur det är för kvinnliga lastbilschaufförer.

När jag var yrkesverksam körde jag nästan bara till bensinstationer för att leverera bensin och diesel. Då kunde jag använda kundtoaletterna. I dag är det annorlunda på flera sätt. Jag hör att det i dag inte finns något annat val än en toarulle i skogen, eftersom rastplatser saknas eller är för sunkiga.

Chauffören som levererar bulk som dammar vid leverans berättar hur han löser sitt dagliga duschbehov genom att ha en femlitersdunk stående på passagerarsidan. Han tar på sig sina badbyxor och slår dunken över huvudet ståendes på en parkering någonstans i Sverige. Han duschar helt enkelt på det viset. Samme chaufför säger att det är kallt i Umeå på vintern när proceduren görs.

Under pandemin har serviceställen stängt klockan 20.00 eller 20.30, och kommunerna har stängt sina toaletter helt på grund av covid-19. Chaufförer berättar att de på grund av pandemin inte längre får låna kund-

toaletterna så som de tidigare har gjort och som jag gjorde under min tid som yrkeschaufför. Chaufförer funderar också på om restaurangerna vid vägen någonsin kommer att ha nattöppet igen.

Fru talman! Pandemin har utelämnat en hel yrkesgrupp, och det påverkar deras arbetsmiljö ordentligt. Fler åkerier vill anställa kvinnor, men det som har hänt under pandemin är att chaufförers arbetsmiljö har försämrats. Allra värst är det för kvinnliga chaufförer. I kombination med den ökade bristen på uppställningsplatser leder detta till försämrad arbetsmiljö och ökad stress för yrkeschaufförer.

Uppställningsplatser är en del av infrastrukturen och därför ett statligt ansvar. Regelverket för de transeuropeiska nätverken föreskriver också att det ska finnas rastplatser för lastbilar med jämna intervall.

Fru talman! Anser infrastrukturministern att Sverige lever upp till regelverket när det gäller uppställningsplatser? Jag vill fråga ministern hur detta har kunnat ske under en tid när regeringen kallar sig feministisk. Då avser jag det jag tog upp i mitt första inlägg.

Anf. 30 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Om man sätter ett parti som starkt ogillar mobilitet, vägar och infrastruktur i en regering får man alltså den regering och det vägunderhåll som vi nu har i Sverige.

Det här är en rubrik hos SVT Gävleborg: "Gävleborg har landets sämsta statliga vägar: 'Mycket dåligt läge'." Texten fortsätter längre ned: "I nuläget ligger Gävleborg på sista plats i riket gällande vägkvaliteten, där nästan 25 procent av vägarna är 'mycket dåliga'."

Fru talman! Det får vi nästan låta sjunka in: 25 procent av vägarna är mycket dåliga.

Vad blir då konsekvenserna av regeringens politik? Jo, precis det som den här interpellationen handlar om, nämligen att människor riskerar att dö efter våra vägar. Yrkeschaufförer, sjuksköterskor, poliser, räddningstjänst, säljare, elektriker, rörmokare – massor av människor är beroende av bil samt lätta och tunga lastbilar. Det kommer att ta lång tid att återupprätta det svenska vägnätet efter experimentet med att låta Miljöpartiet styra Sveriges vägunderhåll.

Det är talande att ministern ägnar tre minuter åt att prata om allt annat än det som interpellationen handlar om. Det kan ju vara så enkelt att ministern skäms, fru talman. Det kan vara så enkelt att ministern inte vill tala om regeringens politik, att han som socialdemokrat försöker skyla över Miljöpartiets hat mot mobilitet och vägunderhåll.

Det kan vara så enkelt, fru talman. Jag vet inte. Det får väl ministern svara på.

Jag vill ändå fråga ministern: Är det rimligt att man inte kan köra efter vägar i Sverige utan att riskera att dö?

Anf. 31 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Precis som Lars Beckman gjorde här på slutet kan jag konstatera att det över huvud taget inte kom några svar på det som interpellationen handlade om. I stället kom det en massa annat, bland annat om mobilitetspaketet. Det har ingenting med våra dåliga vägar att göra. Sedan kommer beställaransvaret, precis som vanligt, upp som svar på en fråga. Beställar-

ansvaret hamnade ju i diket för 14 dagar sedan – det vet jag att statsrådet har fått information om – på grund av att det inte fungerar. Vi har varit många som har kritiserat det under lång tid.

Vad som måste göras där ute är att se till att vägunderhållet fungerar. Statsrådets svar på detta är att vi ska lyfta över mer gods från väg till järnväg. Det kan jag hålla med om, där så är möjligt. Men man ska vara klar över att nio av tio transporter sker på lastbil – och att det finns ett skäl till det. Antingen kanske godset inte går att transportera på järnväg, eller också finns det helt enkelt ingen järnväg att köra på. Det kan också vara ett svar. Hur det än är måste dock lastbilen finnas i början eller slutet av en transport alldeles oavsett om transporten går på järnväg. Att lägga över transporter på järnväg är alltså inte ett svar på den fråga som handlar om bristande underhåll på vägarna.

Det är ändå på det viset att det inte lär bli vare sig mat eller kläder till våra medborgare i landet om lastbilen stannar. Lastbilen har en otroligt viktig funktion för att försörja både industri och privatpersoner i deras vardag. Nu måste det till ett ökat vägunderhåll, både sommar och vinter, så att vi på ett tryggt sätt kan transportera oss själva och det gods som måste gå på väg.

Anf. 32 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att det är anmärkningsvärt när Thomas Morell som ledamot anser att mobilitetspaketet inte har någonting med villkoren på svensk transportmarknad att göra. Den här debatten handlar om yrkeschaufförernas arbetsvillkor, och det jag talar om är det som Emma Brodin i nätverket för kvinnliga yrkeschaufförer inom Transportarbetareförbundet berättar för mig. Bland annat handlar det om pressen i arbetslivet – om tidspressen och konkurrensen från dem som inte har avtalsenliga löner eller sjösta arbetsvillkor.

Jag tycker att det är symtomatiskt att moderater och sverigedemokrater inte svarar på en enda fråga om utstationering eller om villkoren för lönerna för dem som arbetar på svensk arbetsmarknad inom transportsektorn – det man tidigare kallade protektionism – när vi nu äntligen har drivit igenom ett regelverk som gör det möjligt att värna arbetsvillkoren för dem som jobbar på svensk arbetsmarknad. Jag noterar att man inte andas ett ljud om arbetsgivarens ansvar för de anställda inom transportnäringen.

Den rapport Lars Beckman hänvisade till – som för övrigt inte säger att enbart Gävleborg har sämst vägar, utan jag tror att det handlar om fem eller sex olika län som i alla sammanhang har sämst vägar – är framtagen av Transportföretagen. Det är en bransch- och arbetsgivarorganisation som vill lägga fokus på kvaliteten i vägarna, vilket är helt legitimt och rätt.

Jag skulle dock någon gång vilja se Lars Beckman, eller för den delen företrädare för Moderaterna och Sverigedemokraterna, fundera över arbetsgivarens ansvar för den arbetsmiljö som de anställda har. Om vi nu för en interpellationsdebatt som handlar om chaufförernas arbetsvillkor borde den nämligen kunna handla om deras löner och avtalsvillkor, deras arbets-situation och stressen i arbetslivet. Inom transportpolitiken reglerar vi mycket av detta, inte minst med utstationeringen. Om vi ska ha någon trovärdighet i den här debatten tror jag att det är viktigt att lyfta upp frågan vad det verkligen är som pressar.

Sedan är det naturligtvis så, som jag har sagt tidigare, att vi skjuter till mer resurser än någonsin till både vägunderhåll och till att säkra kvaliteten i svensk infrastruktur. Det behövs. Efter år av underinvesteringar är det helt nödvändigt. Men det är klart att svensk åkerinäring och de som jobbar inom transportbranschen pressas hårt. I ett exportberoende industriland som Sverige är transporter en ganska stor kostnad, och det finns en hård kostnadspress. Det är en del svenska företag som i stället väljer att anlita utländska entreprenadföretag för att bedriva detta.

Tidigare har det kunnat göras genom dumpade löner och alltför låga kostnader. Jag tycker inte att det är rimligt. Jag tycker att åkerier i Sverige som följer kollektivavtalet, som investerar i fordon som ska klara klimatkraven och som vill göra ett bra jobb inte ska möta osjyst konkurrens. De ska kunna veta att även utländska företag som kör i Sverige är skyldiga att följa inte minst reglerna om utstationering.

Nu får du chansen en gång till, Sofia Westergren! Kan du säga någonting om huruvida ni fortfarande tycker att utstationeringsreglerna är protektionism? Är det fel att ställa krav på vilka villkor som en stor del av den lastbilstrafik som bedrivs i Sverige ska ha? Det är mina frågor.

Anf. 33 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Som arbetsgivare till mina chaufförer förr om åren ansåg jag det vara viktigt att de hade avtalsenliga löner, så på den frågan blir svaret ett rungande ja. Utstationeringsdirektivet får jag återkomma till infrastrukturministern om, fru talman. Men med mina åtta och ett halvt år i Sveriges Åkeriföretag Västra Götalands styrelse har jag klara tankar om cabotageregler och annat. Jag vill verkligen att våra chaufförer ska ha en bättre konkurrenssituation gentemot utländska åkare och utländska chaufförer.

Kör- och vilotidsreglerna är fyrkantiga i en komplex trafikmiljö. Där borde vi kunna göra mer. Det är yrkeschaufförerna som betalar priset, och det är deras arbetsmiljö som tar stryk. Jag vill berätta om en före detta kollega, Mathias Karlman, som gjorde en resa han gjort många gånger: från Sälen hem till Stenungsund, där både jag och Mathias bor. Han är alltså en kollega, så det är inget mer än det. Det var fredag, och han hade legat ute hela veckan. Hemma väntade hans fru och tre barn på att pappa ska komma hem till middagen. På grund av fjällresenärer och vägarbete gick tiden snabbare än milen, och arbetstiden tog slut i Trestadscenter – bara några mil hemifrån. Det blev därför ytterligare en natt i hytten, och han kom hem först på lördagen.

Det skulle minska stressen och förbättra arbetsmiljön väsentligt om vi kunde jobba med att göra kör- och vilotidsreglerna mer flexibla.

Anf. 34 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag ser fram emot att få ett svar om hur Moderaterna ser på frågan om utstationering, för nu är det ju skarpt läge. Vi har förhandlat fram nya regler och ett nytt mobilitetspaket på Europainivå, och det skedde inga förhandlingar tidigare. Under en socialdemokratiskt ledd regering har vi dock fått en unik överenskommelse inom EU som gör att vi nu kan ställa krav på vilka villkor som ska gälla inom transportsektorn.

Överenskommelsen innebär att utstationering ska gälla från dag ett för trafik i kombitrafik på vägdelen men också på cabotagetrafik. Det gör att det kommer att finnas helt andra förutsättningar att ställa krav just på vilka villkor som utländska chaufförer har i Sverige. Poängen är dels att hindra att vi utnyttjar människor på svensk arbetsmarknad. Det är den ena delen, och den är ju självklar. Men den andra poängen är att svenska åkerier ska mötas av en sjyst konkurrenssituation så att vi inte har ett läge där de tvingas konkurrera med dem som har kanske hälften så hög lön som en svensk yrkeschaufför.

Jag tror att vi mer än någonsin behöver jobba tillsammans för att stärka statusen för dem som jobbar inom transportsektorn, för vi kommer att behöva fler som söker sig dit. Vi kommer att behöva fler som söker sig till en transportsektor som har stora utmaningar i omställningen, och vi kommer inte minst att behöva fler kvinnor inom transportsektorn. Jag brukar säga att 2 procent av de anställda inom sjöfarten är kvinnor och att det är 7 procent inom luftfarten. Bland lastbilschaufförer tror jag att det är 11 procent som är kvinnor. Det går inte an att branschen talar om att det är svårt att klara kompetensförsörjningen om man ensidigt letar bland män.

Ska vi få fler att söka sig transportsektorn måste vi hyfsa villkoren. Det handlar om utstationering och om löner och avtalsvillkor – men också om arbetsmiljön och om goda förutsättningar för att, inte minst, ha fungerande rastplatser. Trafikverket jobbar intensivt med detta, tillsammans med branschen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2020/21:705 om Riksrevisionens rapport om besiktningsmarknaden

Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att säkerställa att Transportstyrelsen utövar tillsyn över besiktningsbranschen.

Besiktningsverksamheten är en viktig samhällsservice som måste fungera för att vi ska ha trafiksäkra och miljövänliga fordon på våra vägar. Regeringen har tagit emot Riksrevisionens rapport och ska nu analysera den och återkomma till riksdagen med regeringens slutsatser och kommentarer.

När det gäller tillsyn krävs i dag att besiktningsföretaget är ackrediterat från Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac, för att det ska få etablera sig inom fordonsbesiktningsmarknaden. Swedac granskar, godkänner och följer upp att besiktningsföretagen har den kompetens och de rutiner som krävs men också att de är oberoende och exempelvis inte säljer eller reparerar bilar till sina kunder. Vidare måste besiktningsteknikerna som genomför besiktningarna vara personcertifierade av ett ackrediterat certifieringsorgan för uppgiften. Det är med andra ord såväl Swedac som Transportstyrelsen som utövar tillsyn gentemot de aktörer som är etablerade på marknaden.

Riksrevisionen har utfört granskningen mot bakgrund av att den moderatledda regeringen 2010 beslutade att omreglera besiktningsmarkna-

den. Utvärderingen aktualiserar frågan om det lämpliga i att överföra samhällsviktig samhällsservice till marknadslösningar när det gäller prisutveckling, tillgänglighet i hela landet och omfattningen av den statliga kontrollen och tillsynen över marknaden. Generellt kan konstateras att priset för kontrollbesiktning har ökat med 56 procent sedan 2010. Under samma period har konsumentprisindex ökat med bara 10 procent.

Prot. 2020/21:126
25 maj

Svar på
interpellationer

Anf. 36 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Det är av yttersta vikt att fordonen ute på våra vägar fungerar. När man har besiktigat sitt fordon lever man i tron att det är i trafiksäkert skick. Därför är det oerhört viktigt att den som utför kontrollen gör det på rätt sätt.

Nu har det gått några år sedan jag gjorde kontroller på väg, men för inte så länge sedan pratade jag med en person som konstaterade att ett fordon fick körförbud strax efter att den hade genomgått en årlig besiktning. Jag råkade själv vid flera tillfällen ut för att jag stoppade ett fordon som fick körförbud trots att det besiktigats bara ett par timmar tidigare.

Så får det inte vara. När ett fordon ute på väg beläggs med körförbud beror det på att det finns en teknisk brist som är så allvarlig att fordonet riskerar att haverera. Är det bromsar eller draganordning på ett tungt fordon förstår var och en vilka konsekvenser det kan bli.

Det som fick mig att reagera i rapporten är att det inte sker någon tillsyn av dem som har uppdraget att göra besiktningarna, det vill säga Transportstyrelsen. Det står i rapporten: "Vidare bedömer Riksrevisionen att regeringen har varit informerad om det minskade tillsynsarbetet genom de årliga marknadsrapporterna, men ändå inte styrt Transportstyrelsen för att arbeta ändamålsenligt inom området."

Riksrevisionen konstaterar alltså att regeringen inte har gjort tillräckligt för att utöva tillsynen och därmed säkerställa att besiktningen av fordonen sköts på ett bra sätt.

Det har sedan varit en prisökning på 56 procent. Konsumentprisindex ligger på 10 procent. Ökningen av efterkontroller har varit 37 procent. Detta kan sannolikt förklaras med att man har investerat i både lokaler och utrustning. Det finns ju fler aktörer i varje fall på nedsidan av Dalälven. Ovanför Dalälven är det lite magrare.

Det som jag reagerar på, och det som fick mig att skriva interpellationen, är att regeringen har vetskap om att det inte har skett tillsyn av verksamheten men ändå inte vidtagit åtgärder. Jag skulle gärna vilja ha svar av statsrådet.

Anf. 37 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tog upp i mitt svar att både Swedac och Transportstyrelsen utövar kontrollen. Men jag är naturligtvis bekymrad över utvecklingen inom besiktningbranschen med prisökningar på närmare 60 procent. För inte så länge sedan kallade jag till mig representanter för besiktningbranschen med anledning av att det finns ett antal orter i norra Sverige där verksamheten ska avvecklas. En del skulle få upp till 13 mil för att ta sig till närmaste besiktningstation. Min kommentar i medierna i det sammanhanget var att om det visar sig att branschen inte kan ta ansvar för

att säkra viktig samhällsservice i hela landet måste vi reglera och säkerställa servicen i hela landet.

Döm om min förvåning när jag noterar att Sverigedemokraterna, Thomas Morells parti, vill gå en annan väg. Ni motionerar i riksdagen och säger att avregleringen av bilprovningen har varit lyckad. Enligt Sverigedemokraterna är det alltså en lyckad reform när kostnadsökningarna har varit 60 procent och när utvecklingen riskerar att försämra servicen i glesbygden eller på landsbygden.

Dessutom föreslår Sverigedemokraterna i motionen att det statliga ägandet av Bilprovningen ska avvecklas. Ni vill inte ens ha kvar svenska Bilprovningen, en statlig aktör, utan helt och hållet lämna över provningen till enbart privata aktörer, eftersom konkurrens enligt motionen i de allra flesta fall är ett sunt inslag på marknaden. Om detta innebär en utveckling där priserna ökar kraftigt och människor i glesbygd får försämrad tillgänglighet till samhällsservice tycker Thomas Morell och Sverigedemokraterna uppenbarligen att det är en framgångsrik väg.

Kommer besiktningsmöjligheterna i hela landet och kvaliteten på besiktningarna att öka om man ytterligare privatiserar och avreglerar besiktningensbranschen? Vi har noterat i andra länder, till exempel Finland, där detta gjordes längre tillbaka i tiden, att man har sett sig nödgad att börja reglera igen. Jag oroar mig för att vi riskerar en sådan utveckling, och det är skälet till att jag har kallat till mig branschen. Jag utesluter inte att vi kan komma i ett läge där vi behöver reglera mer.

Det är viktigt att Swedac har en väl fungerande kontroll och att Transportstyrelsen också kontrollerar, men i grunden måste vi ställa oss frågan om det är en rimlig ordning att ansvaret för att säkerställa en sådan grundläggande samhällsservice som besiktning, trafiksäkring av våra fordon, enbart ska åligga en statlig myndighet att kontrollera att det sker på rätt sätt. Jag tycker att det är viktigt att vi utvärderar och ser på effekten av den omläggning av besiktningsbranschen som skedde.

Jag noterar att Sverigedemokraterna och Thomas Morell vill att den linje som Moderaterna drev igenom i Sveriges riksdag 2010 ska fortgå, det vill säga att privatisera och avreglera och att inte säkerställa att samhällsservice finns tillgänglig i hela landet. Jag tycker att det är en olycklig utveckling.

Anf. 38 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Det skulle vara bra om statsrådet läste hela motionen, eller åtminstone var så pass ärlig att han berättade vad som står i motionen. Vi konstaterar att den stora fördelen är att köerna har försvunnit. När provningen var helt statlig kunde man få vänta en hel sommarsäsong för att få besiktiga sin mc eller husvagn, vilket är helt orimligt. Det problemet har försvunnit. Det är fördelen med verksamheten i dag. Men det är alldeles uppenbart att det brister i tillsynen, och därmed har man inte säkerställt kvaliteten.

Låt oss titta på vad som står i rapporten från Riksrevisionen: "Resurserna för tillsynen har minskat kraftigt. År 2011 hade Transportstyrelsen 5,5 årsarbetskrafter som arbetade med tillsyn, varav 4 tillsynshandläggare, 1 analytiker och 0,5 administratör. Antalet årsarbetskrafter har successivt minskat sedan dess. År 2020 slutade den sista tillsynshandläggaren som arbetade med stickprov och Transportstyrelsen saknar därmed personal för

att genomföra de administrativa och fysiska stickproven.” Därmed säkerställs inte att besiktningarna fungerar som de ska.

Swedac har en annan roll. De ska göra vandelsprövning av dem som ska bedriva verksamheten, men utöva tillsyn av hur det fungerar på själva besiktningstationen ska Transportstyrelsen göra.

En tidigare kollega till mig vid polisen har gjort dessa kontroller. I dag jobbar han inte, utan han är pensionär. Det arbetet är oerhört viktigt för att säkerställa att besiktningen sker på ett sådant sätt att när bilen rullar ut ur hallen är den i det skick som det står på papperet att bilen är. Står det att fordonet är godkänt i kontrollbesiktning ska bromsarna funka. Draganordningen ska vara i ett sådant skick att det går att hänga ett släp bakom, och styrleden ska inte glappa.

Det är ju här man måste säkerställa att det fungerar; om det sedan är en statlig eller en privat aktör som gör jobbet är ointressant. Rullar det ut fordon ur hallen som är i så dåligt skick att polisen bara ett par timmar senare kan sätta körförbud på dem fungerar det inte – så enkelt är det.

Det finns all anledning att titta över detta. Jag kommer att sätta mig ned med just den här rapporten som grund och se vad vi kan göra för att säkerställa att det fungerar. Om det är privat eller statlig verksamhet i framtiden får vi se. Vi måste dock säkerställa att man när man åker in och betalar en stor summa pengar för att få fordonet kontrollbesiktigt är trygg i att fordonet är godkänt när det står att det är det.

Detta måste ses till via en statlig myndighet som säkerställer att besiktningsskiktet gör det jobb som de ska göra. Om vi släpper på det blir det lika illa som det är ute på vägarna; det blir rena vilda västern.

Anf. 39 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell säger att vi får se om det blir privat eller statlig verksamhet. Uppenbarligen är det inte så – i den motion som Sverigedemokraterna har lagt på riksdagens bord föreslås att även den sista statliga delen av verksamheten säljs ut. Ni vill ju privatisera ännu mer. Ni tycker att det är en lyckad reform.

Det skulle vara intressant – Thomas Morell har ju ändå tid på sig att ytterligare kommentera detta – att höra Sverigedemokraternas argument för att mer privat ägande och ytterligare avreglering av besiktningsskiktet skulle innebära bättre besiktningsskiktet. Prisökningarna har i varje fall varit anmärkningsvärda.

Jag tycker att det är jättebra att Riksrevisionen gör den här granskningen, och jag välkomnar den. Från regeringens sida tänker vi naturligtvis analysera den och svara till riksdagen. Det är viktigt att vi har en väl fungerande kontroll både från Swedacs sida och från Transportstyrelsens sida, för trafiksäkerheten är viktig. Om inte annat har vi till exempel nyligen manifesterat detta genom att stoppa och kriminalisera manipulation av mätarställningar för att säkerställa att man vet vad det är som gäller när man köper ett fordon och att man känner till kvalitetskriterierna. Här har också besiktningsskiktet haft ett starkt engagemang.

Jag tror att det är otroligt viktigt att vi inser att de fordon som rullar på svenska vägar måste vara säkra. Där har vi som kunder och konsumenter ett ansvar när vi köper bilen; denna information ska vara korrekt. Men sedan måste fordonen också kontrollbesiktigas. Detta ska göras av personer som har god vandel, som kontrolleras och som är certifierade. Denna kon-

troll ska finnas i hela landet. Det är därför jag blir orolig när vi ser att servicen faktiskt försämras i delar av landet.

Även i samband med apoteksmarknadens avreglering har det blivit en uppsjö av företag som vill se möjligheterna att utveckla nya marknader i storstadsområdena och säkert också tjäna pengar på detta, eftersom det är så marknadsmekanismerna fungerar. Men det måste tas ansvar för att denna samhällsservice också finns i glesbygd och i hela landet. Just nu finns en uppenbar risk att vi får en försämrad möjlighet till service i delar av landet. Där måste besiktningsbranschen ta ett ansvar – annars kommer vi att behöva reglera den.

Mot bakgrund av Sverigedemokraternas motionerande i detta är jag naturligtvis nyfiken på varför Thomas Morell och Sverigedemokraterna tycker att det är angeläget att ytterligare privatisera besiktningsbranschen. Jag tycker att det är viktigt att vi stärker säkerheten och kontrollen av fordonen.

Anf. 40 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Jag kan säga så här: Det är fullständigt ointressant om det öga som tittar på ett fordon är statligt anställt eller kommer från den privata sektorn. Ögat måste se om fordonet uppfyller de krav som finns i kontrollprogrammet; om det sedan är staten eller ett privat företag som gör bedömningen har ingen betydelse.

Det måste falla ut i ett underkännande om kraven inte uppfylls. Så enkelt är det. Den som gör besiktningen måste göra en anmärkning om det är ett fel – om det sedan är staten eller ett privat företag är inte intressant.

Denna rapport har ju kommit nu på vårsidan, och det är klart att vi också läser den – det vore konstigt annars. Men jag noterar att regeringen har varit saktfärdig även i det här.

Det står så här på sidan 52: ”Detta har enligt Riksrevisionens bedömning medfört att Transportstyrelsen inte fullgör sitt tillsynsansvar över besiktningsbranschen. Vidare bedömer Riksrevisionen att regeringen har varit informerad om det minskande tillsynsarbetet genom de årliga marknadsrapporterna, men ändå inte styrt Transportstyrelsen för att arbeta ändamålsenligt inom området.”

Så står det i Riksrevisionens rapport, och det reagerar jag på. Det är alldeles givet så att besiktningsorganen måste fungera och göra det jobb som de ska göra för att säkerställa att de bilar som är ute på vägen uppfyller kraven. Men här har regeringen inte uppfyllt sin del.

Anf. 41 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell, för debatten!

Jag tycker att det är viktigt att vi nu granskar Riksrevisionens rapport. Regeringen ska ju svara på Riksrevisionens påståenden och deras granskning och ge en kommentar till detta också till riksdagen. Då får vi nog allihop skäl att ordentligt granska vad som hänt inom besiktningsbranschen. Om detta skulle föranleda att Sverigedemokraterna byter uppfattning skulle jag välkomna det, för jag tror inte att ytterligare avreglering och privatisering är lösningen för att få en förbättrad besiktningsverksamhet.

Däremot tror jag att det är viktigt att vi för en ordentlig samhällsdebatt om vad som är statens ansvar för grundläggande, viktiga samhällsfunktioner. Det är detta som jag tycker borde vara angeläget i detta sammanhang.

Låt oss återkomma och kanske ha en gemensam diskussion och debatt i kammaren när regeringen har svarat på Riksrevisionens rapport. Då finns alla möjligheter att skriva motioner i riksdagen eller byta uppfattning, om man skulle vilja det. Dessutom finns det naturligtvis möjligheter att gemensamt se vad som kan göras för att stärka förtroendet för besiktningsskiktet och, framför allt, säkra att vi får bättre kontroll av fordonen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2020/21:711 om nedläggningen av Bromma flygplats

Anf. 42 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om Bromma flygplats.

Coronapandemin har fört med sig ett kraftigt minskat flygresande, men redan 2018 inträffade ett trendbrott där inrikesflyget började minska samtidigt som vi såg en stor samhällsdebatt kring flygets klimatpåverkan. En stor del av trafiken på Bromma flygplats utgörs av inrikesflyg, och det är tveksamt om volymerna på inrikesflyget kommer att bli desamma som tidigare. Det finns flera skäl till detta. Ett viktigt skäl är den ökade digitaliseringen, som medför att behovet av affärsresor kan minska även för flyget. Detta är tydligt, inte minst med tanke på den utveckling av distansarbete som skett under pandemin.

Regeringen har tillsatt en utredare som ska analysera och redovisa hur driften av verksamheterna vid Bromma flygplats formellt kan avvecklas. Det handlar bland annat om att beskriva de juridiska respektive ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna av en avveckling av flygplatsen. Utredaren har också i uppdrag att beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av verksamheten. Uppdraget ska redovisas senast den 31 augusti 2021.

Swedavia AB har utifrån bolagets uppdrag och affärsmässiga perspektiv gjort en konsekvensanalys av den fortsatta driften av Bromma flygplats. Enligt Swedavias bedömning är det under rådande marknadsförutsättningar inte affärsmässigt motiverat att driva Bromma flygplats vidare. Swedavia gör vidare bedömningen att flygtrafiken i Stockholm i stället bör koncentreras till Arlanda flygplats. Deras bedömning är att detta på bästa sätt värnar både konkurrenskraften och tillgängligheten.

Exportkreditnämnden har regeringens uppdrag att främja svensk export och svenska företags internationalisering. Detta gör Exportkreditnämnden genom att ta ut en premie för att försäkra exportföretag och banker mot risken att inte få betalt för varor och tjänster som de sålt. Exportkreditnämnden ger inga lån till företag eller banker. Exportkreditnämndens verksamhet har inte heller något samband med eventuella beslut om den svenska flygplatsstrukturen.

Anf. 43 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Men den sista meningen var väl egentligen inte nödvändig. Vem som helst begriper att Exportkreditnämnden inte blandar sig i beslut om den svenska flygplatsstrukturen. Det hör man ju på namnet.

Vad jag reagerar på är att regeringen pratar om att man ska lägga ned Bromma och att ett av skälen är miljön. Vi ska inte flyga, säger regeringen med infrastrukturministern i spetsen och Bolund vid sidan av. Det är det ena.

Det andra är att man säger att flyget inte kommer att bli detsamma som före pandemin. Men det är det egentligen ingen av oss som vet. Jag väljer ändå att se framåt, för jag tror på ett liv efter pandemin och att samhället på något sätt kommer att återstarta. Då finns det alla möjligheter att göra det på ett bra sätt.

Bromma har alla möjligheter att bli en klimatsmart flygplats. Dels kan man driva själva flygplatsen klimatneutralt, dels kan man utveckla elflyget där.

Mitt i den här debatten kommer det upp att Exportkreditnämnden vill låna ut pengar till Vietnam för att de ska bygga ut sin flyginfrastruktur. Då kommer ju regeringen med två budskap. Det ena är att vi ska lägga ned en viktig del av vår egen infrastruktur i Sverige, där Bromma har en central roll, med motivet att det är skadligt att flyga. Det andra är att svenska staten är beredd att låna ut pengar, 1,8 miljarder, till Vietnam för att de ska bygga ut sin flyginfrastruktur. Det här är ju budskap som krockar med varandra. Jag förstår inte riktigt hur man resonerar inom regeringen. Hela debatten blir väldigt konstig.

Sedan är det inte riktigt så enkelt att rakt av flytta över flyget från Bromma till Arlanda, och det vet ju alla som har minsta insyn i hur flyg fungerar. Statsrådet säger också i svaret att en stor del av trafiken på Bromma flygplats utgörs av inrikestrafik, och det är ju sant. BRA har legat nere, men de startade sina flygningar förra veckan, tror jag det var, med tre maskiner. Det är sant att en stor del av trafiken på Bromma flygplats utgörs av just inrikestrafik. Men i svaret tar man över huvudet inte upp all annan trafik som sker på Bromma: ambulansflyg, annan samhällskritisk flygverksamhet och polis.

Det finns ett företag där ute som servar alla ambulansflyg i Sverige och Norge. Företaget har också en mätutrustning i flygmaskiner som mäter in instrumentlandningssystem på flygplatser. Den verksamheten hör hemma på Bromma, och den är det inte bara att packa i en väska och flytta ut till Arlanda.

Om man ska fatta de här besluten måste man göra det i rätt ordning. Resonemanget måste ju följa någon form av logik, så att man inte ena stunden säger att om vi bränner flygfotogen i Sverige är det skadligt för miljön och samtidigt lånar ut pengar till ett annat land på andra sidan jorden som då kan bygga ut sin flyginfrastruktur. Där är det tydligen inte så skadligt. Den logiken får jag inte ihop. Det här får statsrådet gärna förklara.

Anf. 44 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Den sammanblandning som Sverigedemokraterna i det här sammanhanget gör av EKN:s verksamhet, som återigen inte är lån utan

exportfrämjande verksamhet, och den svenska flygplatsstrukturen är väldigt underlig.

I Sverige, om vi nu håller oss till diskussionen om Bromma, handlar det faktiskt inte om att det är skadligt att flyga eller vilket argument som ledamoten Morell hävdar, utan utgångspunkten är att både Bromma och Arlanda naturligtvis har behov av att vara väl fungerande flygplatser. Och båda har varit tomma under en lång tid.

Utredningen när det gäller Brommas utveckling tillsattes långt före pandemin för att titta på hur Brommas framtid ska se ut. Där fanns också Arlandarådets process för att utröna förutsättningarna att stärka Arlandas roll som nationellt nav för det svenska flyget.

Som sagts i debatter i den här kammaren vid flera tillfällen är Sverige ett litet exportberoende industriland. Vi är beroende av att ha väl fungerande kontakter med omvärlden. Som det nu är har Arlanda stora bekymmer med att konkurrera med internationellt direktflyg till och från Köpenhamn och andra internationella flygplatser, eftersom underlaget är för litet.

Ett av skälen till att flera bedömare ser möjligheten att flytta inrikesflyget till Arlanda är att de som flyger från olika delar av landet inte ska behöva ta en taxi från Bromma till Arlanda utan kunna byta direkt på Arlanda. Vi får en nationell hubb som blir bättre fungerande. Alla får där också tillgång till ett internationellt utbyte av resmöjligheter, och underlaget för att konkurrera om internationella direktförbindelser ökar.

Det är så Swedavia resonerar när de talar om att det ur konkurrenskrafts- och tillgänglighetssynpunkt vore bättre att samla flygverksamheten på Arlanda i stället för att, som det nu är, stå med överkapacitet i Stockholmsregionen. Men självklart är detta ingenting som görs i en handvändning. Det är ett av skälen till att regeringen aviserade att vi skulle tillsätta en utredning, och vi har nu gjort det. Utredaren ska titta på inte minst det som ledamoten Morell nu väljer att lyfta fram, nämligen brandflyget, ambulansflyget och annat samhällsviktigt flyg.

Att lägga ned en flygplats kan ta lång tid. Det underlag som ska tas fram handlar om samhällsviktigt flyg, om inrikesflyget och om hur vi säkrar kapaciteten på Arlanda. Det handlar därmed om slottider och annat, så att det blir god tillgänglighet. Men det handlar också om så pass komplicerade saker som saneringsansvaret för den plats där Bromma flygplats ligger om beslutet skulle bli att lägga ned den.

Det är inte regeringen som lägger ned Bromma i ett sådant läge. Regeringen har möjlighet att besluta om vad som ska ingå i det nationella basutbudet. Sedan är det Swedavia som i så fall bestämmer sig för om man vill avveckla driften. Det är en bit kvar. Det som nu händer är att vi skaffar ett ordentligt beslutsunderlag för att kunna fatta beslut om en utveckling framöver.

Jag tror att det vore bra om riksdagens partier i trafikutskottet, innan man bestämmer sig och självklart talar om hur man ser på utvecklingen, lyssnar in den utredning som regeringen tillsatt, grundar sina ställningstaganden på fakta i stället för spekulationer och ser det som flygets olika aktörer och många andra ser, nämligen behovet av att säkra kapaciteten på Arlanda och därmed säkerställa en bättre möjlighet att få en fungerande nationell hubb för inte minst inrikesflyget.

Anf. 45 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Jag vill bara först klargöra att jag inte har några problem med att svenska företag är med och levererar utrustning till Vietnam och deras flygplats. Det är jättebra. Kan vi sälja svensk högteknologi till andra länder är det jättebra. Det stärker Sverige som exportnation och som ett tekniktätt land. Men det jag reagerar på är argumentationen, tårtätandet och ett och annat som regeringspartierna ägnar sig åt. Det blir inte seriöst.

Vad är det då för något vi diskuterar? Vad är det för flygtrafik på Bromma, och vad är det för flygtrafik på Arlanda? Man kan titta på vad det rent tekniskt är för något som ska starta och landa. En Boeing 737-800 har en startvikt på max 78 999 kilo, 79 ton, som ska upp i luften. En Airbus A320 har en startvikt på max 73 500 kilo. Och det som BRA flyger med är ATR 72-600, en avsevärt mindre maskin med en startvikt på max 22 800 kilo. Alla som kan det minsta lilla om flygtrafik vet vad wake turbulence är. De stora, tunga maskinerna skapar en turbulens när de startar och landar som gör att man blir tvungen att separera flygen ganska mycket. Ska man då ha ned en maskin som bara väger 23 ton i ett område där en stor maskin precis har startat måste man vänta. Det gör att det inte är så enkelt att flytta över trafiken från Bromma till Arlanda, utan man måste bygga om så att man kan separera den här typen av flygmaskiner.

Får vi dessutom elflyg, som tar 19 passagerare, har vi maskiner som väger avsevärt mindre än 23 ton, vilket skapar ännu större bekymmer om man ska blanda in dem i den tunga trafiken. Om man därtill lägger de 1 000 sjuktransporterna till Bromma, fem om dagen på vardagar, med patienter som ska till specialistsjukvård inser man att det här inte är gjort i en handvändning.

Här måste man lägga upp besluten i rätt ordning så att man får ett beslutsunderlag som funkar rent tekniskt också när det gäller att sköta flygtrafiken. Det blir lite för mycket ”vi räknar så, vi gör på detta vis och så äter vi lite tårta emellanåt, så blir det bra”. Det är inte seriöst. Mitt i allt detta kommer dessutom löfte om att låna ut pengar till andra länder som ska utveckla sin flygtrafik.

Här måste man tänka till lite grann hur man ska få en bra lösning för Brommaflyget i framtiden. Jag är väl medveten om att Brommas flygtrafik kan flyttas över till Arlanda, men då måste Arlanda anpassas till det och till alla de flygplanstyper som ska upp och ned i den verksamheten. Det funkar inte i dagsläget.

Anf. 46 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tänker att det ändå är på sin plats att påminna om att det bolag som har ansvar för flygverksamheten, Swedavia, bedömer att det vore möjligt och lämpligt att flytta över verksamheten från Bromma till Arlanda. Med all respekt för att ledamoten Morell har läst in sig på olika tekniska specifikationer så tror jag ändå att Swedavia med den kunskap man har om flyget är väl bevandrat i förutsättningarna för att flytta flygtrafik från Bromma till Arlanda.

För säkerhets skull har vi också tillsatt en utredning som ska titta på hur kapaciteten säkras för inte minst inrikesflyget och samhällsviktigt flyg på just Arlanda så att vi vet förutsättningarna.

Det som skiljer, på tal om att ta beslut i rätt ordning, är att Sverigedemokraterna tillsammans med andra partier redan har bestämt, utan underlag och utan fakta på bordet, att Bromma ska fortsätta att utvecklas. Detta har de gjort utan att se konsekvenserna av ett ställningstagande som kan innebära att Arlandas konkurrenskraft fortsätter att försvagas och att möjligheten att få internationella direktlinjer fortsätter att minska. Den starkast växande flygplatsen som ger god tillgänglighet till internationella förbindelser i vår region är nu Kastrup, Köpenhamns flygplats. Det är en av konsekvenserna.

Jag ser förutsättningar för flyget att ställa om, och det är nödvändigt att Sverige och världen gör det. Regeringen arbetar för detta i alla olika sammanhang, i ICAO och i EU. Jag är en ivrig förespråkare för både reduktionsplikt med biobränsle till flyget och inte minst elektrifiering av flyget. Jag tror att det dessutom är helt nödvändigt för att många ska välja flyget igen. Den flygskamdebatt vi hade långt före pandemin kom sig av ett läge där många valde bort flyget eftersom det gjorde för stort klimatavtryck.

Till skillnad från hur en del politiska partier tar ställning har flygbranschen själv sagt att man förstår signalen och vill ställa om, och man har därför tagit fram ett program tillsammans med Fossilfritt Sverige.

Regeringen skjuter också till resurser både till användning av biobränsle och elflyg. Låt mig vara noga när det gäller elflyg, för jag noterar att det finns tankar och idéer om elflyg kopplat till Bromma.

Det finns i dag relativt begränsat med elflyg. Det finns några för fyra personer, och jag hoppas innerligt att det 19-personersplan som Heart Aerospace vill utveckla ska bli verklighet. Men detta segment utgör ungefär 2 procent av det svenska inrikesflygets marknad. Det är ingen stor del av flyget.

Som industriellt projekt är det otroligt viktigt för Sverige, och jag tror och hoppas att detta kan nå exportframgångar om man utvecklar konceptet med elflyg med denna kapacitet.

Men detta är inte lösningen i dag eller det kommande decenniet på det svenska inrikesflygets utmaningar. Här gäller större maskiner. Lösningen handlar snarare om att hitta bättre logistik och samordning för att säkerställa god tillgänglighet i hela landet, och det finns möjlighet och förutsättning att göra det i ett läge där vi har undantagsförordning för slottider utifrån de beslut som fattats i EU. Detta är ett av skälen till att vi också ska utreda förutsättningarna.

Låt oss pröva detta i stället för att reflexmässigt säga nej till alla samhällsförändringar! Jag tror nämligen att Sverige behöver väl fungerande inrikesflyg. Som Växjöbo flög jag ofta till både Arlanda och Bromma, beroende på flygbolag. Jag måste säga att Arlanda fungerade bra. Det viktiga var, som en riksdagsledamot sa, att komma till Stockholmsområdet, inte vilken socken man landade i.

Anf. 47 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Vi står inför en ganska stor förändring av flyget, och det är alla rörande ense om. Perspektivet är att de första 19-platsermaskinerna ska upp någon gång under andra halvan av 2020-talet. Det går alltså ganska snabbt. Vi har också införandet av biobränsle. Flyget är alltså verkligen på tårna när det gäller omställningen.

Vi talar dock om ganska små elflygmaskiner. Dem kan man inte blanda in i den tunga trafiken; det finns ingen möjlighet i världen. Då måste man bygga om Arlanda, och det måste man göra först, innan man kan flytta över. Under tiden kan Bromma utvecklas till en testbänk för elflyget, för då kan vi få en exportmarknad även för den tekniken.

Vi får heller inte glömma att flygrörelserna på Bromma motsvarar ungefär en fjärdedel av dem som är på Arlanda. Det är alltså rätt mycket som ska in.

Hur det än är tror jag på ett liv efter pandemin, för gör vi inte det kan vi lika gärna lägga oss ned och tacka för den tid som varit. När vi har kommit igenom detta elände som nu pågått i 14 månader måste vi tro att vårt samhälle startar upp igen, att vi får igång industriell verksamhet och att folk vill besöka våra fina besöksmål i Norrland.

Flyget spelar här en oerhört viktig roll för att utveckla vårt samhälle. Kan vi då dessutom göra det på ett klimatsmart sätt med miljövänliga flygresor är det ännu bättre. Jag förstår inte grejen med att grusa dessa möjligheter bara för principen att vi inte ska flyga.

Anf. 48 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Här fick vi ett besked, och det är att Sverigedemokraterna tycker att testcentret för utveckling av elflyg ska ligga mitt i Stockholm. Är det beskedet till Östersund, Skellefteå, Ängelholm, Kalmar och andra platser i landet som vill vara med i elflygsutvecklingen och har förutsättningar för det?

En del orter i landet ligger långt fram vad gäller att vilja utveckla inte minst elflyg mellan Sverige och Norge. Här finns intressanta koncept på ett antal mindre flygplatser.

Men det är uppenbart att Sverigedemokraterna tycker att testverksamheten ska ligga på en flygplats mitt i Stockholm som är relativt stor nationellt sett och dyr i drift. Jag är dock inte säker på att det är den allra bästa vägen att stödja elflygets utveckling.

Det är viktigt att vi stärker möjligheten för flyget att vara hållbart. Det är därför regeringen har tagit tydliga initiativ när det gäller biobränsle och flygets reduktionsplikt.

Den internationella opinionen för att beskatta fossilt flygbränsle ökar alltmer, och flyget kommer in i utsläppsrättshandeln. Inom EU och mellan EU:s medlemsländer hittar vi nu instrument som gör att vi kan driva på omställningen inom flyget, med den svenska flygbranschens stöd.

Regeringen har som sagt gett stöd till Heart Areospace, GKN och andra aktörer för att säkerställa att elflyget som industriellt projekt kan utvecklas i Sverige. Här är jag starkt optimistisk, även om det är viktigt att komma ihåg att ett 19-personersplan, hur gärna jag än önskar att det ska fungera och komma så snart som möjligt, inte är svaret på utmaningen i det svenska inrikesflygets struktur. Den flygkapaciteten utgör som sagt ungefär 2 procent av det svenska inrikesflygets.

Vi ska inte önsketänka utan måste realistiskt se hur vi möter de utmaningar som finns för inrikesflyget, och därför har utredningen tillsatts.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 49 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att dels säkerställa att rastplatserna har den funktion de är avsedda för, dels införa tydliga sanktioner för dem som ockuperar rastplatser.

Först och främst vill jag framhålla att rastplatserna längs våra vägar självklart ska vara trygga och säkra. Rastplatserna bidrar till god trafiksäkerhet och framkomlighet på våra vägar.

De problem vid rast- och uppställningsplatser som Tomas Morell pekar på är många gånger ett uttryck för att det saknats bra regelverk för yrkesförare i hela EU. Det är regeringen nu i färd med att förändra. I juli 2020 antogs det så kallade mobilitetspaketet, som är ett reformpaket för tydliga och sjysta villkor för tunga transporter inom EU. Sverige har varit ledande i det arbetet. Med de nya reglerna kommer vi inte längre att ha en ordning där yrkesförare från andra länder tvingas tillbringa sin normala veckovila i fordonet på sin utstationeringsplats.

Säkerheten på rastplatserna berör många aktörer, och det är glädjande att Sveriges Åkeriföretag tillsammans med Polismyndigheten och Trafikverket samverkar kring detta. Aktörerna kommer att fortsätta arbeta med frågor kring säkra rastplatser för yrkestrafiken och hur den organiserade brottsligheten kan bekämpas.

Trafikverket har dessutom regeringens uppdrag att se över hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas, och i det ingår även att utreda möjligheterna till kameraövervakning vid rastplatser. Nu förbereds en pilotverksamhet vid en av landets rastplatser som bland annat haft ordningsproblem.

Anf. 50 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Rastplatser och förarnas arbetsmiljö har varit uppe i en tidigare interpellationsdebatt här i dag.

Bristen på rastplatser har blivit i det närmaste dramatisk de senaste åren. Det har blivit så att de utländska aktörer som ligger och kör i Sverige, trots att man inte har rätt att göra det – de etablerar alltså sin verksamhet – har tagit rastplatserna och gjort dem till sina. De ställer upp sina fordon och trailrar och bedriver någon form av terminalverksamhet, vilket har gjort det näst intill omöjligt att komma in och ta sin rast eller dygnsvila, därför att rastplatserna är upptagna.

Jag har varit på Trafikverket om detta, men de menade vid samtalet att det inte finns något de kan göra. Jag sa att detta är märkligt eftersom det ändå är Trafikverket som är markägare. De måste ju kunna avhysa dem som inte har där att göra. Parkering får man normalt ha i 24 timmar, men när fordon står uppställda flera dygn på raken har man passerat 24 timmar med marginal. De har hävdat att de inte kan göra något åt detta, och polisen kan inget göra om inte markägaren begär hjälp. Så är alltså läget.

Det här har gjort att de flesta yrkeschaufförer inte har någonstans att stanna. Dessutom är flera av rastplatserna stängda därför att det har varit

*Svar på
interpellationer*

vandalisering. Man har stulit toalettstolar och handfat, och man har bränt lokaler och så vidare. Då har Trafikverket valt att stänga.

Detta har gjort att möjligheten för en yrkesförare, och för all del även för mig som privatbilist, att stanna har minskat dramatiskt. Jag kan säga att jag själv undviker rastplatser så långt det bara är möjligt, för det ser värre ut där än vad det gjorde i ladugården hemma när man inte hade mockat. De använder ju inte toaletterna, utan de är på utsidan. Man får ha stövlar på sig när man går där. Det är vardagen för yrkeschaufförer i dag.

Sofia Westergren tog i en tidigare debatt upp problemet för kvinnliga förare. Var och en förstår ju hur kvinnliga förare väljer att hantera situationen, med det läge som är: De stannar inte där.

Så sent som i går kväll satt jag och pratade med en förare. Han sa: "Det finns ingenstans där vi kan stanna i dag, utan man får välja att bryta anningen mot parkeringsförbud eller mot stoppförbud. Det som är det billigaste alternativet för dagen blir det som man väljer."

En annan chaufför som jag pratade med i förra veckan hade kört i över en timme mer än vad som var tillåtet därför att det inte fanns någonstans att stanna. Varena rastplats var ockuperad av avställda trailrar som inte ens hade någon dragbil framför. Det var bara trailrarna som stod där, och det gick inte att komma in.

Samtidigt sitter myndigheter i Sverige och bötfäller chaufförer för att de inte har stannat och tagit sin rast eller dygnsvila. Då hamnar man i ett moment 22. Det finns ingen plats att stanna på därför att de är ockuperade av sådana som inte har rätt att stå där. Det är detta vi pratar om. Och sedan blir man bötfälld därför att man parkerar fel när man kommer till en kommun. Hur man än gör så gör man fel. Åkerierna lägger i dag in betalning av parkeringsböter för förarna i budgeten.

Det kan väl ändå inte vara meningen att rastplatserna ska användas för terminalverksamhet så att tillgänglighet hindras för dem som har rätt att köra in där för att ta sin rast och vila?

Anf. 51 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Tack, Thomas Morell, för interpellationsdebatten!

Ledamoten Morell och jag lärde känna varandra i våra yrken innan vi blev politiker. Redan då var bristen på uppställningsplatser på agendan. Eftersom poliskontrollplatser ersätter befintliga rastplatser blir situationen ännu värre i kombination med kör- och vilotidsreglerna.

Mycket av chaufförens planering går ut på att leverera till kund, såklart, men också på att leva upp till och klara kör- och vilotidsreglerna. Men om det inte finns några rastplatser, fru talman, är det svårt för chaufförerna att leva upp till kraven på rast.

Dessutom är det fyrkantiga regelverket sådant att man måste ta den ena typen av rast efter fyra och en halv timme. Jag tror att det är den korta varianten, en kvart. Sedan får man köra i fyra och en halv timme, och så måste man ta en halvtimme. Om man missar och tar rast en timme tidigare, fru talman, har man helt enkelt förlorat den arbetstimmen den veckan. Det finns alltså ingen flexibilitet i det regelverk som yrkeschaufförer tvingas att jobba under.

Om det finns en rastplats är den så som Morell har beskrivit. Den lämnar lite i övrigt att önska – den är sunkig.

Uppställningsplatser är ett statligt ansvar och en del av infrastrukturen. Regelverket för det transeuropeiska nätverket föreskriver att det ska finnas rastplatser för lastbilar med jämna intervall. Dessa rastplatser ska vara säkra mot rån och överfall.

Dessutom, fru talman, har vi hotet om terror. Vi såg den hemska händelsen på Drottninggatan då en lastbil blev stulen och ett hemskt dåd kunde ske. Vi har ljusskygga verksamheter som kan gå under radarn.

Det är otroligt viktigt att vi får upp kameraövervakning vid rastplatser, inte minst för att attrahera fler kvinnliga förare till yrket. Då behövs kameraövervakning. Vi har inte råd att utreda längre, utan det behöver komma på plats. Om man inte har något att dölja är man inte rädd att bli kameraövervakad, men däremot är man rädd för den otrygghet som avsaknaden av kameraövervakning ger.

Fru talman! Anser ministern att Sverige lever upp till regelverket om uppställningsplatser?
(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.58 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

§ 12 (forts.) Svar på interpellation 2020/21:712 om bristen på rastplatser för yrkesförare

Anf. 52 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Vi har tidigare debatterat yrkeschaufförers arbetsmiljö. Vad kan vara viktigare för yrkeschaufförerna, bortsett från att vi ska ha en väl fungerande infrastruktur så att det går att köra? Det är naturligtvis rastplatserna.

Fru talman! Vad gör våra grannländer? Vi kunde se att de gröna i Tyskland kritiserade den tyska regeringen för ett par år sedan för att det var för uselt med parkeringsplatser för lastbilar. I Tyskland satsar man just nu faktiskt 1 miljard kronor på att förbättra rastplatserna där efter kritik från de gröna. Det är som att det är uppochnedvända världen.

I den här miljöpartistiska regeringen skär man ned, ned och ned på infrastrukturen. Konsekvenserna blir naturligtvis sådana som många av oss som är ute och åker märker. Vi ska stanna på en rastplats. Vi ska gå på toaletten. Vi öppnar dörren till toaletten. Vi håller för näsan. Vi stänger dörren och tar oss därifrån. Det är för att det är äckligt, smutsigt och vidrigt vid många tillfällen. Någon gång måste det vara städat. Men jag har aldrig varit med om det.

Fru talman! Samtidigt har vi 700 000 personer i Sverige som inte kan försörja sig själva och som lever på bidrag. Vi har alltså en situation där vi passivt betalar ut bidrag till människor för att inte göra någonting samtidigt som vi har smutsiga toaletter utefter våra vägar. Få ihop det, den som kan!

I själva verket borde naturligtvis den svenska regeringen göra som den tyska regeringen och se till att vi har rent, snyggt och fräscht på våra rastplatser och se till att vi bygger ut en väl fungerande infrastruktur vid våra rastplatser.

Gävleborg är ett genomfartslän för E4:an, de gånger som den är öppen och inte avstängd på grund av trafikstörningar. Där har vi under pandemin sett att två väldigt populära rastställen för yrkeschaufförer stänger 20.30 på kvällarna, vilket gör att chaufförerna inte kan få en bit mat. Man har alltså slagit sönder infrastrukturen för våra yrkeschaufförer. Det hade varit förnämligt om vår regering hade gjort som den tyska regeringen och gjort en kraftfull utbyggnad av rastplatser i Sverige. Regeringen borde se till att de rastplatser som vi har är hela, snygga, rena och fräscha så att man vill använda dem.

Fru talman! Vi som har bilat i andra länder har sett hur en väl fungerande infrastruktur kan fungera med rena och fräscha toaletter, duschar, matställen, tankställen och uppställningsplatser där man till och med kan sova och känna sig trygg. Det finns säkerhetskameror och liknande som gör att man kan känna sig trygg.

Men, fru talman, vad händer i Sverige? Jo, enligt det förslag som regeringen har lagt fram och som Trafikverket larmar om saknas det 50 miljarder kronor bara för att underhålla det befintliga vägnätet i Sverige. Så går det till i Miljöpartiets Sverige. Problemet, fru talman, är att Socialdemokraterna tillåter det. Det verkar vara milslånga avstånd mellan det tyska miljöpartiet och det bilhatande miljöpartiet i Sverige.

Jag skulle vilja fråga infrastrukturministern vad det finns för plan för att se till att våra yrkeschaufförer, oavsett om det är män eller kvinnor, ska kunna gå på toaletten och kanske ta sig en dusch och för att se till att vi har en väl fungerande infrastruktur för rastplatser.

Anf. 53 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag börjar med det sistnämnda. Jag tror att de flesta som följer denna debatt har lika svårt som jag att följa Lars Beckmans resonemang. Om ledamot Beckman vill debattera med Miljöpartiet får han väldigt gärna göra det på helt andra arenor, naturligtvis, men inte i riksdagen när det gäller en interpellationsdebatt om rastplatser.

Dessutom blir det väldigt underligt när vi hör en ledamot här säga att det nu skärs ned på infrastrukturen. Vi har nyligen presenterat en infrastrukturproposition med närmare 900 miljarder kronor i satsningar på infrastruktur. Så mycket har det aldrig satsats i Sverige.

Redan den första nationella planen som jag hade möjlighet att presentera 2018 var på 700 miljarder kronor. Det var då över 100 miljarder kronor mer än vad Moderaterna förmådde prestera under sin tid i regeringsställning. Då skars det ned på infrastrukturen. Då blev jobbskatteavdrag 1, 2, 3, 4 och så vidare otroligt mycket viktigare än att satsa på infrastruktur. Då grundlade man en situation där det underinvesterades i det svenska vägsystemet och i järnvägssystemet. Det som vi fick arva var en situation där det var signalfel och växelfel återkommande i järnvägssystemet och

där de svenska vägarna hade dålig standard. Där har vi skjutit till historiskt stora resurser. Och Trafikverket har, som sagt, aldrig haft så mycket resurser som nu.

När det sedan gäller kontrollplatser pågår ett systematiskt arbete där staten tillsammans med åkeriföretagen och med andra aktörer tittar på möjligheter att få fler säkra rastplatser. Vi ökar nu också förutsättningarna för bevakade rastplatser.

Jag blir lite förvånad när Sofia Westergren däremot tycker att det är ett problem om en rastplats blir en poliskontrollplats. Allvarligt talat behöver vi fler poliskontrollplatser. Vi behöver bättre möjligheter att kontrollera yrkestrafiken och förhindra den olagliga verksamhet som har funnits på våra vägar under den tid då det inte fanns några regler. Nu skärper vi både möjligheterna att agera och kontrollförutsättningarna, inte minst för polisen.

Jag noterar också att Moderaternas företrädare återkommande här ifrågasätter kör- och vilotidsreglerna och kontrollplatserna och fortfarande inte svarar på de tidigare frågorna om utstationering. Hur är det? Är det så att Moderaterna även i denna fråga när det gäller rastplatser och transportnäringen drömmer sig tillbaka till en ordning där vi inte ska ha några kontrollinsatser?

Jag tycker att det är viktigt att vi fortsätter på den väg som denna regering stakade ut 2014. Det ska vara ordning och reda när det gäller yrkestrafiken. Det ska vara bättre kontroller och bättre verktyg för att kunna gripa in mot olaglig cabotageverksamhet. Vi ska säkra kvaliteten på våra vägar men också se till att få fler säkra rastplatser.

Det som vi bör överväga och som jag tycker är en svår avvägning är vad som är statens ansvar och vad som är marknadens ansvar. Vi har till exempel Örebro Truckstop. Jag är övertygad om att ledamoten Morell har varit där. Jag har besökt det. Det är en fantastisk verksamhet. Men det är ett privat initiativ som finns för att skapa möjlighet för lastbilschaufförer och andra att stanna och hyra en bostad eller få annan bekvämlighet.

Jag tror att vi, precis som i många andra europeiska länder, borde kunna hitta privata entreprenörer som också är med och skapar förutsättningar för rastplatser som är säkra, naturligtvis tillsammans med staten. Där har Trafikverket ett ansvar tillsammans med åkerinäringen att hitta fler säkra rastplatser. Vi ska satsa på yrkestrafiken, och vi ska se till att det är tryggt på våra vägar. Vi ökar kontrollmöjligheterna, och vi ser till att vi får bättre kvalitet på våra vägar.

Anf. 54 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Det går inte att ha polisens kontrollplatser öppna, utan man har satt bommar för dem. Annars blir det nedsmutsat, med betoning på nedsmutsat. Det började redan på den tiden när jag var aktiv inom trafikpolisen. Då fick man se sig för när man satte fötterna på backen. Det är klart att det inte går att ha en sådan yta öppen. Det är en arbetsplats för dem som ska utföra kontroller.

När det gäller yrkeschaufförer finns det ett ganska strikt regelverk när det gäller att stanna för att ta sin rast. Efter fyra och en halv timmes körtid ska förarna ha en rast på minst 45 minuter. Och efter en daglig körtid på

nio timmar, alternativt tio timmar som man kan gå upp till två gånger i veckan, ska man ha en dygnsvila.

För dem som är vägförare är rastplatsen möjligheten att ta sin rast eller sin vila. Det har fungerat genom tiderna. Men sedan vi öppnade upp gränserna och förlorade kontrollen över vilka som utför transporter i landet har vi fått den här utbredda olagliga verksamheten som har tagit rastplatserna i besittning, ställer upp fordon och använder dem till terminalverksamhet.

Det här gör att man inte har möjlighet att komma in och stanna och ta sin rast efter fyra och en halv timmes körtid eller ta sin dygnsvila efter nio timmars körtid, utan man får fortsätta att köra och försöka hitta någon plats där man kan ställa av sitt fordon. Problemet är att vi pratar om fordonskombinationer som är 24 eller möjligen 25 meter långa och väger 60–64 ton. Det är ju inte något man kliver åt sidan med hur som helst, utan det måste finnas en yta som är tillräckligt stor.

De allra flesta kommuner inför i dag parkeringsförbud för lastbilar i industriområden. Också det är en direkt följd av den utländska trafik som ockuperar platserna och smutsar ned något alldeles otroligt. I Skövde kommun, där jag har bott, fick man lägga stora stenbumlingar på ytor för att de inte skulle stanna där, för de gick in i trädgårdar och gjorde sina behov.

Här har vi ett problem, och här har regeringen och staten varit fullständigt passiva. De har inte sett till att plocka bort dem som inte har här att göra. I stället har vi fått en verksamhet som bygger på att man ockuperar ytor som ska vara tillgängliga för allmänheten. Dem tar man som sina ytor och bedriver terminalverksamhet. Det håller ju inte, för det knuffar undan den seriösa verksamheten, som då inte har möjlighet att ta sina lagstadgade raster.

Den förare jag pratade med som hade fått köra i mer än en timme över körtiden sa att hans arbetsgivare kommer att få en sanktionsavgift lika säkert som ett brev på posten om det görs en kontroll av Transportstyrelsen, för då hävdar Transportstyrelsen att man inte har planerat sin verksamhet tillräckligt bra. Men hur ska man bära sig åt när man inte vet hur situationen är på vägen där man kör? Normalt sett ska man kunna stanna på de rastplatser som finns, men de är ju ockuperade – belamrade. På en del går det inte ens att komma in med personbil. Så illa har det blivit, och regeringen har varit sagolikt passiv.

Regeringen har heller inte satsat på trafikpolisen i den omfattning som behövs för att städa bort det här oskicket. Trafikverket å sin sida anser sig inte kunna göra något fastän de äger marken, vilket är ytterst märkligt.

Nu måste regeringen ta tag i det här och verkligen göra verkstad, inte bara prata och skylla på alla andra som inte gjort någonting. Det duger inte. Det är framåt som gäller, och det ska vara tydliga besked om vad som gäller – för alla. Skapa förutsättningar för det seriösa företagandet!

Anf. 55 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Jag vill svara direkt på infrastrukturministerns fråga om poliskontrollplatser: Det är klart att jag vill ha fler poliskontrollplatser. Jag vill ha fler poliser på vägarna, fler kontroller och mer ordning och reda, inget tal om annat. Men den debatten handlar om att rastplatser byggs om till poliskontrollplatser när båda sakerna behövs. Vi behöver fler rastplatser också.

Fru talman! Infrastrukturministern har också frågat om klampning. Det kan man läsa om i en proposition om klampning som Reinfeldt skrev under den 11 september 2014.

I proposition 2013/14:234 från Moderaterna och alliansregeringen står det om sanktionsavgifter på cabotage. Det gör mig lycklig efter åtta och ett halvt år i ett åkeriföretags styrelse, där vi jobbade hårt mot olaglig cabotagetransport i Sverige.

Vad gäller klampning var det inte denna minister utan en kollega till honom, Ygeman, som gick ut i valet och ville ha ”riktig” klampning, alltså icke tidssatt sådan. Det ser vi fortfarande fram emot.

Sedan är ju kombinationen av för få rastplatser och kör- och vilotidsreglerna ett dilemma som stressar våra chaufförer. Därför, fru talman, vill jag fråga infrastrukturministern om han kan sända en vädjan från Sveriges yrkeschaufförer till EU om ett mer flexibelt regelverk i en alltmer komplex trafikmiljö. Mitt förslag är att titta på Danmark. Där har man 5 procents vingelmån.

Anf. 56 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Den svenska regeringen består av två partier, Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Då förutsätter jag att infrastrukturministern representerar båda partierna här i kammaren. Finns det någon annan uppfattning får väl ministern tala om det.

Jag gjorde en jämförelse mellan Tyskland och Sverige. Miljöpartiet i Tyskland kritiserade regeringen där för att man inte investerade i parkeeringsplatser och rastplatser. Man investerar nu 1 miljard per år. Jag bara konstaterar, fru talman, att skillnaden är som mellan natt och dag mot det bilhatande Miljöpartiet i Sverige, som alltså ingår i den här regeringen.

Det är den här infrastrukturministern som får ta ansvar för Miljöpartiets politik, där vi ser kraftiga nedskärningar i infrastrukturen i Sverige. Trafikverket varnade i TV4:s *Nyheter* i lördags för konsekvenserna av att man inte ens klarar av underhållet av vägarna med den undermåliga proposition som regeringen tänker lägga fram.

Det är klart att allt det här hör ihop. Vägarna blir sämre och sämre. Rastplatserna vill yrkeschaufförerna inte använda för att de är såäckliga.

Samtidigt, fru talman, har vi 700 000 svenskar i våra bidragssystem som inte är självförsörjande. Jag förstår att yrkeschaufförerna som ser det här inslaget blir förvånade. Hur kan vi ha bland världens smutsigaste ochäckligaste toaletter när vi har 700 000 personer som går på bidrag?

Det vore väl inte omöjligt att se till att vi har rena och fräscha rastplatser och att vi gör som i Tyskland och bygger ut infrastrukturen kraftigt så att både privatbilar och yrkeschaufförer kan ta sig fram i Sverige.

Anf. 57 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, kära interpellanter! Jag uppskattar engagemanget när det gäller behovet av säkrare rastplatser och förbättrade villkor inom transportsektorn.

Det här är en interpellation ställd av ledamoten Morell, och man kan möjligtvis fundera över det.

Vi kan konstatera att vi nu har en ordning där vi under ett antal år skapat bättre förutsättningar för ordning och reda inom yrkestrafiken. Vi har klampning, som inte fanns när Moderaterna styrde landet utan kom

efter regeringsskiftet 2014. Vi har gjort ganska omfattande insatser för att skapa ordning och reda i transportsektorn. Därtill har vi ett mobilitetspaket som till exempel innebär en skyldighet för utländska chaufförer att återvända hem var tredje vecka, tror jag att det är, i stället för att finnas i landet under en längre tid och då riskera att bedriva det som kallas olaglig cabotageverksamhet.

Jag ser det här som framgångar. Jag ser det som att vi faktiskt har skapat bättre förutsättningar för ordning och reda – det tillsammans med att Trafikverket, åkeribranschen och transportföretagen arbetar med att få fram fler säkra rastplatser.

Sverigedemokraterna vill ändå ha ett regeringsskifte. De tycker att det vore bättre att ta det här med Ulf Kristersson som statsminister.

Jag har tidigare frågat ledamoten Morell vilka krav Sverigedemokraterna ställer på en sådan regering. Kommer det att finnas några krav från Sverigedemokraterna om att det ska blir fler säkra rastplatser, att mobilitetspaketet ska fullföljas eller för den delen att det ska skjutas till ytterligare resurser för kontroller av yrkestrafiken? Denna regering, och även regeringen under förra mandatperioden, har kunnat visa att vi tar krafttag för att förbättra förutsättningarna.

Ändå väljer Sverigedemokraterna att säga sig vilja stödja ett annat alternativ, som i denna debatt tydligt visar att man inte är för utstationeringskontroller och att man tycker att reglerade kör- och vilotidsregler är krångel och som i något fall till och med beklagar att rastplatser görs om till poliskontrollplatser, trots att vi faktiskt behöver fler poliskontrollplatser. Det är på sin plats att Sverigedemokraterna visar om det är viktigare med ett regeringsskifte eller att, vilket Thomas Morell arbetar med, säkerställa att det är ordning och reda inom yrkestrafiken.

Tillbaka till själva grundfrågan. Jag vill ändå konstatera att det pågår ett arbete där inte minst Sveriges Åkeriföretag nu gör egna undersökningar för att säkerställa att vi har bra kvalitet på våra rastplatser. Jag tror naturligtvis att det samarbete som finns mellan Trafikverket och transport- och åkeriföretagen är bra. Det är bra för att skapa fler säkra rastplatser men också för att vi nu, med den nya liberaliseringen av kameraövervakningslagen, kan få till stånd möjligheter att ha bevakade rastplatser – det vill säga att vi kan ha kamerabevakning och därmed beivra brottslighet. Det är den utvecklingen vi nu ser är möjlig. När vi dessutom har närmare 900 miljarder kronor i infrastrukturinvesteringar skapas också bättre förutsättningar för att bygga fler säkra rastplatser.

Så vi tillför resurser, ser till att aktörerna samarbetar, ger nya lagrum för polisen att agera inom och skapar ordning och reda. Frågan är hur Sverigedemokraterna väljer att agera framöver.

Anf. 58 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Jag får väl säga som jag brukar: Så länge jag andas, står upp och har väljarnas förtroende kommer jag att driva den här frågan. Ingen kommer någonsin att behöva tvivla på det. Det är en försäkran som jag lämnar.

Det kom ett par nyckelord från statsrådet: beivra brott. En förutsättning för att beivra brott är att det finns någon som rapporterar brottet. Det har vi inte i dag. Det är väldigt mycket vackra ord om att man har gjort kraftfulla insatser, men de rinner inte ut på asfalten. Det finns inte tillräckligt

med folk för att göra kontrollerna där ute. Det finns ett antal oerhört duktiga kontrolltjänstemän som gör ett fantastiskt jobb, men de är för få. Detta har skapat den situation vi har i dag, där den olagliga verksamheten i princip har fria händer.

Jag blev ordförande för transportsäkerhetsgruppen i Västra Götaland 2012. Där ingick ett antal poliser på dåvarande länskrim. Man kartlade problemen på rastplatserna och den omfattande brottslighet som också förekommer där. Det är inte bara det att chaufförerna inte hittar en plats att stanna på. De kan inte heller välja vilken plats som helst, för de utsätts för brott när de stannar. Det finns rastplatser som är hotspots i det avseendet. Det stjäls bränsle och grejer ombord på fordonet. Man kan stjäla hela fordonet – hota föraren så att han är tvungen att lämna hela skjutsen.

Det här har alltså blivit en fri marknad för kriminell verksamhet i Sverige. Jag har tjatat om detta sedan jag kom in i riksdagen. Tillsammans med Sofia har jag drivit detta i Sveriges Åkeriföretag i många år innan dess. Och vi står och stampar i samma läge.

Nu säger jag som jag sa tidigare: Det är läge att peka framåt, tala om vad som gäller och se till att skapa en kontrollverksamhet som är värd namnet, för det här duger inte.

Anf. 59 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag betvivlar inte ledamoten Morells engagemang när det gäller åkerinäringen och de utmaningar som finns. Men trots det engagemanget kan vi konstatera att en röst på Thomas Morell innebär en röst på Sverigedemokraterna. Och en röst på Sverigedemokraterna innebär att Ulf Kristersson är statsministerkandidaten. Det innebär en moderatledd regering och en sannolik återgång till en ordning där man inte brydde sig om villkoren inom transportnäringen. Det är en ordning där den fria marknaden ska bestämma. Utstationering från dag ett, som är en otroligt viktig reglering för att förhindra den osjysta konkurrens som finns inom transportsektorn, kallar Moderaterna protektionism – ett hinder för marknaden.

Jag ser det som en framgång att vi äntligen kan säkerställa att vi inte får osjyst konkurrens och att åkeriägare likt Sofia Westergren, tidigare vd för Åkeriföretagen, och andra åkeriföreträdare ska veta att de företag de själva investerar i har sjysta konkurrensvillkor. De lastbilschaufförer som jobbar inom åkerierna ska veta att de som man konkurrerar med jobben om har rimliga arbetsvillkor. Det ska inte vara dumpade löner eller dåliga sociala villkor; man ska inte kunna sova i hytten vecka efter vecka.

Nu har vi en ordning där man ska återvända var tredje vecka, där vi ska kontrollera utstationering från dag ett, där vi tillför resurser till polisen – mer än någonsin – och också lagrum som gör att man kan klampa och införa sanktionsavgifter och ha beställaransvar och krav på vinterdäck. Listan är lång för den ordning vi har skapat under den här tiden.

Jag konstaterar att det blir bekymmersamt för dem som röstar på Sverigedemokraterna och tror att det skulle innebära en väg framåt för att skapa ordning och reda i yrkestrafiken.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:726 om medel till underhåll

Anf. 60 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Lars Beckman har frågat mig om jag avser att göra några särskilda prioriteringar i budgetarbetet och infrastrukturpropositionen så att resurserna räcker till att säkerställa att det befintliga järnvägs- och vägnätet får ett tillfredsställande underhåll.

När den här regeringen tillträdde var situationen sådan att det under många år hade underinvesterats i underhåll av den statliga transportinfrastrukturen. Regeringen presenterade under 2018 en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen, där resurserna ökade kraftigt till underhåll av både vägar och järnvägar. Detta har möjliggjort för Trafikverket att utöka genomförandet av angelägna underhållsåtgärder i hela landet.

Regeringen har nyligen lagt fram en proposition för riksdagen med den största ekonomiska ramen någonsin för transportinfrastrukturåtgärder. Sammanlagt uppgår ramen till 876 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Det här gör vi för att både ta hand om och utveckla befintlig infrastruktur, men också för att genomföra nya investeringar i hela landet. För underhåll av vägar och järnvägar föreslås ramen uppgå till 362 miljarder kronor. Det är väl behövligt för att möta de stora behov som finns efter många år av eftersatt underhåll.

Men det är även viktigt att de medel staten tillför på infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. En bättre kostnadskontroll behövs. Kunskapsnivån när det gäller kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter behöver därför öka så att tidiga insatser kan göras. En god transparens kring orsakerna till kostnadsökningar är viktig. Arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen behöver också intensifieras.

När riksdagen har tagit ställning till propositionen fortsätter arbetet som syftar till att ta fram underlag till en ny nationell plan, den så kallade åtgärdsplaneringen. I åtgärdsplaneringen kommer regeringen självklart att bejaka frågan om behovet av underhåll i hela landet. Den här regeringen vill att hela Sverige ska växa, leva och utvecklas, och ett väl fungerande transportsystem är en viktig del i samhällsbygget.

Anf. 61 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Om man sätter ett mobilitetsfientligt parti, Miljöpartiet, i Sveriges regering får det konsekvenser. Konsekvenserna kan den som bor i Gävleborg se dagligen, fru talman. Man kan se dem till exempel om man försöker åka E4 söderut en söndagskväll. Då larmar det om och om igen i RDS-radion om stora trafikstörningar mellan Söderhamn och Gävle. Om det dessutom inträffar en trafikolycka vid den tidpunkten kommer E4 att vara avstängd i timmar. Detta händer alldeles för ofta.

Fru talman! I Gävleborgs län och i Sverige har vi en väldigt viktig basindustri: skogsnäringen. Det finns många yrkeschaufförer, som naturligtvis ska kunna ta sig fram längs vägarna. Med regeringens nedskärningar på infrastruktur kommer vi att få ett sämre vägnät.

Jag förstår att ministern aldrig ser på *TV4-nyheterna*, men om han gjort det hade han sett inslaget i helgen där Trafikverket närmast unikt gick ut

och larmade om att om regeringen inte tillför pengar till vägnätet blir det kraftiga nedskärningar.

Då undrar man: Om ambitionen är att hela Sverige ska leva och vi ska tro på ministern, varför lyssnar regeringen då inte på sin expertmyndighet? Varför hörnsammar man inte Trafikverket?

Det måste ju vara en enorm kapitalförstöring när statens infrastruktur bryts ned för att man inte får pengar till underhåll. Fråga vilken fastighetsägare som helst som låter sitt hus förfalla vilket som blir dyrast – att låta huset förfalla eller att renovera det fortlöpande.

Fru talman! Vad får det för samhällsekonomiska konsekvenser när Trafikverket nu svarar på det bristande vägunderhållet genom att sänka hastigheterna? Senast i *Ekot* i morse larmade man om att hastigheten skulle sänkas på ytterligare ett antal mil. Det är på det sättet Trafikverket löser nollvisionen.

Miljöpartiet skär ned på vägunderhållet tillsammans med Socialdemokraterna och samarbetspartierna. Trafikverket svarar med hastighetssänkningar.

Fru talman! Jag utesluter inte att det är av ideologiska skäl som i alla fall ett av regeringspartierna gör detta. Man låter helt enkelt vägnätet förfalla, för då får man sänkt hastighet och det blir svårare att köra bil.

Men för mig är det en gåta varför Socialdemokraterna gör detta – Socialdemokraterna som historiskt har värnat skogsindustrin och stålindustrin och i både ord och handling stått upp för att Sverige ska leva. Varför i hela friden lägger man fram förslag för Sveriges riksdag som innebär att det blir sämre vägar i Sverige?

Samma regering tänker införa ett friår till en kostnad av 17 miljarder per år. Samma regering tänker lägga fram ett förslag om en familjevecka till en kostnad av 30 miljarder per år. 47 miljarder per år tänker regeringen alltså ge till vuxna, friska människor för att de ska vara lediga. Samtidigt säger Trafikverket att det saknas 50 miljarder bara för vägunderhållet. Jag tror att vem som helst förstår att detta är helt orimligt.

Anf. 62 SAILA QUICKLUND (M):

Fru talman! Tack till min moderatkollega Lars Beckman för att jag får tillfälle att ansluta mig till denna oerhört viktiga debatt! Jag tar tillfället i akt att än en gång debattera väganslag och undermåliga vägförhållanden i Jämtlands län. Infrastrukturministern har haft gott tålamod med mina dragningar i detta ämne tidigare, men vi väntar fortfarande på resultat, och därför fortsätter jag att argumentera. Läget i vårt län är akut vad gäller undermåliga vägar.

Fru talman! Jag fortsätter också min kamp för nya beräkningsgrunder och därmed också för de relevanta väganslag som detta skulle ge. Det ska också relateras till faktiska vägförhållanden och inte baseras på antalet invånare i länet, vilket missgynnar Jämtlands län.

Jag vill också ta upp Trafikverkets planer på hastighetsbegränsningar, och jag inleder med detta här. Från och med december i år kan Trafikverkets planer på att sänka hastigheten till 80 kilometer i timmen på viktiga transportstråk i Jämtland och Västernorrland återigen bli ett faktum. I fjol var det E45 som var drabbad, och nu är E14 aktuell.

Prot. 2020/21:126

25 maj

Svar på
interpellationer

Trafikverkets förslag, som nu är ute på remiss, är att sträckorna Sundsvall–Ånge, Bräcke–Gällö och Krokom–Järpen ska hastighetssänkas från 100 eller 90 till 80 kilometer i timmen.

Fru talman! Detta får oerhört stora konsekvenser för oss som bor och verkar i regionen. Sänkta hastigheter på så långa sträckor innebär försämrad tillgänglighet vad gäller arbetspendling, varutransporter och besöksnäringen. Beakta då att Jämtlands län har två basnäringar, skogsindustrin och besöksnäringen, som är helt beroende av välfungerande vägunderlag.

Vi ser hellre att man utvecklar infrastrukturen i stället för att sänka hastigheten. Vi förstår att man vill förbättra trafiksäkerheten, men då tycker vi att det är bättre att man vidtar andra åtgärder. Mittseparering för att få mötesfria vägar är det som vi förordar. Vi vill också att Trafikverket gör en analys om vad mittseparering skulle innebära för trafiksäkerheten och vilka samhällsekonomiska effekter det skulle få. Innan en sådan analys är gjord tycker vi att Trafikverket ska avvakta med sina planer.

Detta har också företrädare för Region Västernorrland, Region Jämtland Härjedalen, Sundsvalls kommun, Ånge kommun, Bräcke kommun, Östersunds kommun och Åre kommun i dag skrivit om i länsmedierna i Västernorrlands och Jämtlands län. Det finns en samsyn om vilka åtgärder som skulle vara adekvata. Oron är väldigt stor och samlad, och den kommer från både politik och näringsliv liksom från andra företrädare för våra län.

Min fråga till infrastrukturministern är: Varför tillför inte regeringen tillsammans med samarbetspartierna C och L tillräckligt med pengar för att man ska kunna upprätthålla en adekvat vägstandard i Jämtlands län?

Anf. 63 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag gav mig in i den här debatten också, för vägarna och underhållet av dem är oerhört viktiga för hela vårt land. Nu har vi fått höra om situationen i Jämtland. I en tidigare debatt diskuterade vi läget i Värmland. Lars Beckman har tagit upp situationen på vägarna i Gävleborgs län. Jag själv kan lägga till Skaraborgs län. E20 där är inte något att skriva hem om, kan jag säga. Det är en urusel väg i alla avseenden.

Jag har också ett annat hemlän, och det är Västerbotten. Där är vägarna också i väldigt dåligt skick. Det är gemensamt för hela riket att vägarna är i alldeles för dåligt skick. Det påverkar möjligheten att leva och bo utanför storstadsområdena. Vår viktiga industri som finns utmed det finmaskiga vägnätet måste ha en rimlig chans att fungera. Då kan det inte vara så att vägarna inte är farbara.

Ibland är vägarna i så dåligt skick att det inte går att ta sig fram. Speciellt uppe i Jämtlands län finns det ställen där det är så gropigt att det är fyrhjulsdraft som gäller om man över huvud taget ska kunna ta sig fram.

Det gjordes en undersökning i januari i år. Där sa 33 procent av svenskarna att deras bilar skadats på grund av vägar som varit i dåligt skick eller på grund av dåligt vägunderhåll. 10 procent anger vägens dåliga skick som orsak till skadan.

Att vägen är i så dåligt skick att det uppstår skador på fordon är en sak. Det kan i sin tur leda till ett plötsligt haveri i en hjulupphängning eller att en styrled går isär. Men den stora effekten drabbar de yrkesförare som kör på vägar där det ständigt skakar och skramlar. Det sätter sig uppe i axlarna. Då har man ett arbetsmiljöproblem också.

Då svarar statsrådet naturligtvis att det är arbetsgivarens sak. Ja, men arbetsgivaren kan ju inte vara ute och reparera vägar. Det är faktiskt statens ansvar att se till att vägarna är farbara. Alternativet är annars att inte köra på vägarna över huvud taget. Då släcker man ned stora delar av landet.

Det är stora ord när statsrådet talar om prioriteringar och hur mycket pengar som läggs på vägunderhållet. Visst, det har blivit ökade satsningar. Men det räcker ju inte! Det är 50 miljarder som saknas. Det är rätt mycket pengar.

Det är ständigt samma svar. När man ifrågasätter detta får man som svar från statsrådet att denna regering har satsat betydligt mer än vad tidigare regeringar har gjort. Men budskapet, att det inte är tillräckligt, går inte fram. Det är många ledamöter här i kammaren som har påtalat bristen ute på vägarna. Näringslivet har påtalat bristen ute på vägarna.

Någon gång måste regeringen sätta sig ned och lyssna på dem som för fram kritiken och säger att underhållet är för dåligt. Vi måste säkerställa att hela landet kan leva. Alla ska kunna leva och verka runt om i vårt land. Företagen uppe i Vilhelmina ska ha samma förutsättningar som företag nere i Trollhättan. Ett företag uppe i Järpen ska ha samma förutsättningar som ett företag i Uppsala. Men så är det inte i dag, utan man får fajtas för sin existens. Och regeringen blundar och låtsas som att det regnar.

Anf. 64 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Tack, kollegan Beckman, för en viktig interpellation! Mer än hälften av vägnätet byggdes före 1970, och det var dimensionerat för dåtidens trafik. Nu behöver vi rusta vägnätet för framtidens trafik med fler och mer transporter.

Vägransporterna kan liknas vid Sveriges blodomlopp, som försörjer landet med syre. Ska hela landet leva måste infrastrukturen fungera. Men tyvärr visar verkligheten något annat när det gäller kvaliteten på de svenska vägarna. Underhållsskulden växer likt en snöboll. Stoppas vi inte förfallet kommer en tredjedel av vägarna att vara förfallna. Det är den kapitalförstöring som kollegan Beckman talade om.

Fru talman! Jag vill rekommendera lyssnarna att se *TV4-nyheterna* som sändes i lördags. Det var ett reportage om vilka behov vägnätet har enligt Trafikverket. Trafikverkets åsikt fick stöd av Transportföretagen, som delar deras syn.

Jag som är en före detta åkare och lastbilschaufför har sett hur vägmiljön blivit alltmer svårtillgänglig för större fordon. Inför debatten har jag pratat med gamla kollegor i branschen som vittnar om att det blivit sämre. Rapporten *Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll* bekräftar deras bild.

Fru talman! Spårdjupet i vägen ökar. Med allt smalare vägar kör fordonen på exakt samma plats. En viss yta får mycket belastning medan övrig yta inte får någon belastning. Med bredare vägar blir körningen mjukare, och den kan anpassas mer efter annan trafik. Och fordonen belastar vägbanan på ett skonsammare sätt. Spårdjupet har ökat med 100 procent under infrastrukturministerns tid vid makten. Spåren i vägbanan skapar även problem för vinterväghållning och orsakar vattensamlingar.

Jag ska också ge lyssnarna en beskrivning av hur oljegruset, som man använder för att få ekonomin att gå ihop, fungerar. Ekonomilagningar som görs med bitumen och grus skapar stor irritation då de orsakar både sten-

skott på vindrutor och plåtskador. Väglagningarnas hållbarhet är dessutom väldigt dålig. På västkusten vittnar yrkeschaufförer om det undermåliga oljegruset, som även läggs på motorvägar. Skadorna som lagats är tillbaka redan efter ett par veckor. Det kan inte ens kallas provisoriskt med så kort hållbarhet.

Fru talman! Jag vill ge infrastrukturministern möjlighet att berätta hur han ser på det faktum att hjulspåren har ökat med 100 procent under hans tid vid makten.

Anf. 65 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar för engagemanget. Jag uppskattar det, och jag tycker att det är viktigt att vi har flera som värnar infrastrukturen i Sverige. Jag hade önskat att de moderata ledamöterna hade haft samma engagemang när man satt i regeringsställning. I opposition är engagemanget otroligt stort. I regeringsställning var det inte lika stort. Då lades det nämligen inte resurser på väg eller på infrastruktur. Tvärtom var det en dramatiskt lägre ambitionsnivå än den vi har i dag, när vi nu presenterar en infrastrukturproposition, där det satsas närmare 900 miljarder kronor på infrastruktur.

Det satsas alltså mer resurser än någonsin. Det satsas inte minst mer resurser än någonsin på vägunderhåll. Men det är klart att det också behövs satsningar på investeringar.

Jag noterar att Moderaterna i riksdagen vill omfördela pengar från investeringar till vägunderhåll. Då innebär det att man kanske är beredd att stryka satsningar på Ostkustbanan, Göteborg–Borås, Lund–Hässleholm, Ostlänken, Sydostlänken eller andra viktiga insatser i landet. Det är så jag tolkar Moderaternas argumentation här i dag.

Kan vi då få ett besked om vad det är som ska bort? Det vore välkommet. Är det Göteborg–Borås? Ja, då kommer trafiken mellan Göteborg och Borås att göra att väg 40 kommer att slitas ned ännu mer. Det är det som är effekten. Vi har nu en möjlighet att också göra viktiga järnvägsinvesteringar på sträckor där tunga transporter annars går på väg. Jag tycker att väg 40 är ett bra sådant exempel.

Jag uppskattar Saila Quicklunds engagemang för att man fortsatt ska säkra vägars kvalitet inte minst på landsbygden. Vi har från regeringens sida valt att, utöver de generella stora insatserna, göra extra satsningar på just vägar på landsbygden. Vi har öronmärkt resurser.

När det gäller just Jämtland kan jag nämna den stora satsning vi gör på BK4. Vi lägger alltså extra statliga resurser på att stärka bärigheten på vägar, så att 74-tonslastbilar ska kunna köra där. Detta tillfaller inte minst Jämtlands län, Dalarna, Västerbotten och Norrbotten. Faktum är att det är en omfördelning där nationella resurser i huvudsak går till skogslänen för att öka bärigheten på vägar som är viktiga inte minst för skogsindustrin.

Jag hoppas och tror att detta är något som Saila Quicklund också uppskattar. Jag tror att det de senaste två åren har satsats närmare en kvarts miljard bara i Jämtlands län på detta. Och det är viktiga satsningar för att just förbättra bärigheten efter år av nedslitna vägar.

Vi bör ändå fundera på vilka det är som sliter på våra vägar. En stor del handlar om utländsk lastbilstrafik. När svenska lastbilar åker på vägarna i Tyskland eller i Frankrike – detta vet personer i salen som har åkerierfarenhet – betalar svenska åkerier. Men när andra länders lastbilar åker

på svenska vägar betalar de ingenting. Eurovinjettsamarbetet, som har funnits mellan tre fyra länder, försvinner nu. Sverige blir ett av få länder i EU där utländska lastbilar får slita på vägarna utan att betala någonting. Det är de boende på landsbygden som betalar. Det är svenska åkerier som betalar.

Hur kommer detta sig? Jo, de förslag som flera gånger har funnits här i riksdagen om en vägslitageavgift som skulle innebära att alla som kör i yrkestrafik på vägen skulle vara med och betala, stoppas av Moderaterna och Sverigedemokraterna. Effekten blir att det är de boende på landsbygden och de svenska åkerierna som betalar för slitaget på svenska vägar när transporterna ökar, eftersom ni har ett motstånd mot att vara med och finansiera.

Jag tycker att det vore bra om vi kunde få en bred uppslutning bakom det som alla andra länder har: en möjlighet även för utländska lastbilar att få vara med och bidra till kvaliteten på det svenska vägnätet.

Anf. 66 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Vad blir konsekvenserna när ett av regeringspartierna, Miljöpartiet, hatar mobilitet? Det har de i sitt politiska dna. Det var därför de bildades. Det finns väl inte en debatt där Miljöpartiet inte talar om hur mycket de hatar mobilitet.

Jo, Sveriges vägar är i dåligt skick. Detta kommer alltså från *TV4-nyheterna*. Då ska jag läsa innantill:

En stor del av landets vägar är i dåligt skick. Branschorganisationen Transportföretagen och Trafikverket anser att det behövs mycket mer pengar till vägunderhållet än de 197 miljarder för de kommande tolv åren som regeringen föreslagit i infrastrukturpropositionen. Det behövs mycket mer pengar, fru talman. Det är alltså ingen marginell justering som måste till.

Konsekvenserna beskriver Kenth Åberg, som har en transportfirma i Västerbotten. Han säger: Det är katastrofalt dåligt. Sakerna som är i bilen och bilen i sig själv tar stryk.

Enligt Transportföretagen är nästan 13 procent av de statliga vägarna i mycket dåligt skick. Minst pengar går till de vägar som ligger nära mindre orter och i glesbygd.

Fru talman! Trafikverket, ministerns egen expertmyndighet, säger alltså att det saknas 50 miljarder. Hur mycket är då 50 miljarder? Jo, det är en familjevecka, något som den här regeringen med samarbetspartier kom överens om. Den kostar 30 miljarder. Friåret i LAS-överenskommelsen, som regeringen också tänker införa, kostar 17 miljarder.

Regeringen tänker alltså betala 47 miljarder – 47 000 miljoner – för att människor ska vara lediga. Som svar på ministerns fråga hur en alternativ budget skulle kunna se ut får vi ingen mer infrastruktur av det, fru talman.

Fru talman! Vad händer då när Miljöpartiet i regeringen försämrar vägunderhållet och inte klarar av reinvesteringar? Jo, infrastrukturförvaltaren måste prioritera hårdare, och prioriteringen hamnar då på det mest trafikerade nätet med högst trafikarbete på bekostnad av det mindre trafikerade vägnätet, det vill säga vägarna på landsbygden i Sverige – de vägar som ofta är huvudvägar för godstrafiken, hemtjänsten, polisen, räddningstjänsten, skogsåkarna eller vad det nu må vara.

Jag har haft andra debatter med infrastrukturministern där jag visat vägen mellan Ockelbo och Bollnäs. Där måste man närmast ha stridsvagn eller bandvagn för att ta sig fram, och skogsföretagen som kör de här lastbilarna säger att det är farligt att skicka ut chaufförerna dit.

Lite ödmjukhet hade man kunnat önska från infrastrukturministern. Han behöver inte lyssna på oss moderater. Strunta i det! Strunta i svenska folket, som försöker att ta sig fram på vägarna! Men lyssna på den egna expertmyndigheten! Det vore väl rimligt.

Denna myndighet säger att vi måste få 50 miljarder till, inte för att bygga nya vägar, inte för att göra fyra filer som skulle behövas på E4:an mellan Gävle och Söderhamn, vägen där trafiken stannar om och om igen, utan för att klara underhållet. Om man bor i Hälsingland ska man ju inte behöva åka på grusvägar. Trafikverket sänker hastigheten, tar bort asfalten och gör grusvägar. Det är ett hån mot de boende i Hälsingland. Regeringen subventionerade elcyklar för miljarder samtidigt som Trafikverket tog bort asfaltvägar i Hälsingland och gjorde om dem till grusvägar.

Fru talman! Vi är inte i Albanien eller något annat öststatsland. Vi är i Sverige, och här ska det finnas farbara vägar. Det behövs 50 miljarder till, annars kommer vägnätet att bli sämre.

Anf. 67 SAILA QUICKLUND (M):

Fru talman! Tack, ministern, för föregående svar!

Oavsett ministrarnas lovord ser vi faktiskt inte effekterna av detta i Jämtlands län. Det är inte tillräckligt, och som min kollega Lars Beckman sa håller även expertmyndigheten med om att medlen inte är tillräckliga.

Jag vill också lyfta upp den mycket orättvisa fördelningen av väganslagen mellan våra län. Fördelningen av pengar baseras på antalet invånare och inte på fakta och faktisk belastning på vägnätet. Jag har många gånger jämfört Jämtlands län med Blekinge län. I Jämtlands län har vi 5 117 kilometer länsvägar. Trafikmängden är 114 miljoner fordonskilometer. År 2019 var vi 130 000 invånare i länet. Motsvarande siffror för Blekinge är 1 412 kilometer länsvägar. Trafikmängden är 79 miljoner fordonskilometer, och länet har 159 000 invånare.

Det är alltså betydligt längre länsvägssträckor och större trafikmängd i Jämtlands län än i Blekinge län. Ändå får vårt län betydligt mindre anslag. Infrastrukturministern måste förstå det ologiska i detta. Jag har också i många år i riksdagen drivit frågan om nya, rättvisare beräkningsgrunder. Självklart måste det också ske en rimlig fördelning av pengar mellan drift och underhåll respektive investeringar utifrån faktiska behov.

Min fråga till infrastrukturministern är: När kommer regeringen att införa en mer rättvis medelstilldelning av väganslag baserad på faktiska förhållanden och inte på antalet invånare i länen?

Anf. 68 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Vägunderhållet är bristfälligt; det har vi debatterat här en stund. Det saknas en ansenlig summa pengar för att säkerställa statusen på vägnätet – alltså inte förbättra statusen utan endast säkerställa den.

Det finns en fördel med att bli årsrik, som de kallar det numera. Man säger inte att man blir gammal utan att man blir årsrik. När jag växte upp var min pappa grävmaskinist, och jag var med honom ute på vägbyggen.

Jag har alltså på ort och ställe fått se hur man bygger väg. Det är ganska intressant, för de vägar som min pappa och hans kollegor byggde på 60- och 70-talen när de sprängde berg, sågade ned skog och banade väg för infrastrukturen i väglöst land uppe i Västerbotten har man inte råd att underhålla i dag, vilket påverkar möjligheten att leva och verka på de breddgraderna.

I Skaraborg, där jag bor numera, är E20 ett sorgebarn. Det är en europaväg som inte håller en standard som är rimlig för en europaväg med den trafikbelastning som är. Så är det också på E45 och de andra europavägarna norrut. Dessa livsviktiga nerver som behövs för att kunna leva och verka i området håller inte måttet för den trafikmängd som är.

När så mycket kritik kommer även från Trafikverket måste regeringen förstå att det är för lite pengar och börja titta på hur man ska lösa detta. Då är det mer pengar till vägunderhåll som gäller, annars kommer vägarna att få en sämre standard än de har i dag.

Anf. 69 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Det här är den tredje debatten som jag har med infrastrukturministern, och jag tror att han har valt att missförstå mig. Jag vill inte ha färre poliskontrollplatser utan fler. Jag vill ha mer kontroller och fler poliser på vägarna.

Infrastrukturministern talar om kilometerskatt och Eurovinjett. När jag satt i styrelsen för Sveriges Åkeriföretag var detta en debatt, och då handlade det egentligen om att ifall man ska lägga på någonting på åkarna, alltså öka skattetrycket, ska någonting annat tas bort. Men samtalet har liksom aldrig handlat om det.

Man kan inte bara komma med fler pålagor. Det ändrar inte den konkurrenssnedsits som de svenska åkarna har i dag. Det är ett samtal som man skulle kunna föra, men så länge det bara handlar om höjda skatter säger vi nej tack.

Infrastrukturministern har även nämnt att alliansregeringen sänkte skatten på arbete. Men jobbskatteavdraget är ju någonting som fortfarande finns. Det är inte borttaget, utan det blev en väldigt bra grej. Sänkta skatter på arbete gjorde att det var fler som arbetade och deltog i skatteunderlaget, vilket ger mer pengar till den gemensamma statskassan. Det är bra grejer, det!

Vid prioritering av pengarna kommer vägarna med lägre trafikbelastning att nedprioriteras. Därför ser vi hellre, som kollegan Beckman säger, 50 miljarder till infrastruktur än till ledighet för arbetsföra människor.

Anf. 70 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig först kommentera det allra sista som sas. Det stämmer inte. Det är inte så att Moderaterna föreslår att pengar ska tas från någon välfärdssatsning till vägunderhåll. Det är osant. Som jag har förstått det ställer ni er bakom diskussionerna i riksdagen inom den ram som finns för infrastrukturens satsningar, men ni vill omfördela. Ni vill flytta pengar från satsning på utveckling till vägunderhåll.

Det är inte första gången som Moderaterna i opposition vill lägga mer pengar på vägunderhåll. Det har hänt under den här mandatperioden, men i majoritetsställning har ni aldrig gjort det. Det är intressant att se. Det är också därför jag har valt att fråga: Vad är det som ska bort? Är det sträckan

Göteborg–Borås, Ostlänken eller Ostkustbanan? Det är väl dags att komma upp till bevis och tala om vilka infrastruktursatsningar som Moderaterna i så fall vill ta bort.

Jag noterade att ledamoten Beckman inledningsvis talade om expertmyndigheten Trafikverket. Det är en fantastisk myndighet. Jag hoppas att ledamoten Lars Beckman också lyssnar på Trafikverket när man talar om hastigheter, hastighetssänkningar och trafiksäkerhet. Uppenbarligen är så inte fallet. Ledamoten väljer ju att ta de argument som passar bäst för stunden. Trafikverket är en fantastisk myndighet, och vi lyssnar på den när det gäller det framgångsrika arbetet med trafiksäkerhet. Förra året var det 190 dödsfall, och det är det lägsta antalet någonsin på våra vägar. Året innan var det 219. På 1970-talet var det 1 300 årligen. Det görs ett fantastiskt arbete med trafiksäkerhet, och det är tack vare att vi har satsat på förbättrad vägkvalitet, bra utformning av vägar och inte minst mittseparering.

Ledamoten Saila Quicklund valde att nämna att vi från regeringens sida har skjutit till medel för att påskynda arbetet och förbättra förutsättningarna för mitträcken längs vägar, inte bara i Jämtland utan i hela landet. Det ger resultat. Det är färre än någonsin som dör och skadas på våra svenska vägar, och det är tack vare att vi nu prioriterar infrastruktur och trafiksäkerhet.

Jag noterar att debattörerna från Moderaterna inte svarar på frågan om vägslitageavgiften. Vi fick ett försök till svar från Sofia Westergren. Jag konstaterar att principen ändå måste vara att de som sliter på våra vägar ska vara med och betala. Men Moderaterna har gett carte blanche för utländska lastbilar att inte vara med och betala. Jag tycker ändå att det vore på sin plats att ledamoten Beckman berättar för Sveriges riksdag varför svenska åkerier, varför de boende i Ockelbo, ska vara med och betala för kvaliteten på svenska vägar men inte lastbilarna från övriga Europa. Det är rimligt, eftersom det finns en bred uppslutning bakom att värna vägkvaliteten, att vi skulle få en bred uppslutning bakom att ge utländska lastbilar förmånen att också vara med och finansiera den svenska väginfrastrukturen. På det sättet skulle vi slippa, som Moderaterna annars föreslår, att lägga ned en del järnvägssatsningar. De är också viktiga, inte minst om vi ska nå klimatmålen.

När vi ändå talar om klimatmålen kan jag inte låta bli att ta upp följande. Om man vill lägga resurser på infrastruktur kan jag konstatera att Moderaterna lägger närmare 7 miljarder kronor i sina budgetförslag på sänkt bensinskatt i stället för att förbättra vägkvaliteten. För mig är det en udda prioritering i ett läge när vi står inför en klimatkris. Tänk om vi kunde få en bättre satsning på vägkvaliteten i stället för sänkt bensinskatt. Det hade varit bra för klimatet och för framtida generationer.

Anf. 71 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Det är helt korrekt att Moderaterna vill sänka bensin- och dieselskatten, och det är vi stolta över. Man ska kunna bo och leva i hela Sverige. Så gör ett parti som inte är kidnappat av Miljöpartiet, som har subventionerat elcyklar för storstadsbor för miljardkostnader.

Den här debatten har varit klargörande. Det finns partier som på riktigt vill att hela Sverige ska leva, och det finns en regering med ett miljöparti som styr även infrastruktursatsningarna.

Jag ställde några frågor i början av debatten. Jag tror att var och en har upptäckt att jag inte har fått svar på dem. Jag frågade om regeringen är medveten om vilka konsekvenser det blir i form av längre restider när Trafikverket sänker hastigheterna på grund av sämre vägunderhåll. Det blir sämre komfort, större förslitning och fler skador på fordon. Jag frågade om det är vettigt och rimligt att regeringen ägnar sig åt den fantastiska kapitalförstörelsen när statens infrastruktur bryts ned i högre takt. Jag påstår att det sannolikt är fråga om ideologi. Det finns partier som bildats därför att de hatar mobilitet och bilism, och det påverkar naturligtvis när de styr regeringens politik.

Fru talman! Konsekvenserna är djupt bekymmersamma för näringslivet, för de boende, för polisen, räddningstjänsten och ambulansen när vägar görs om från väl fungerande asfaltvägar till att bli grusvägar.

Fru talman! Så kan vi inte ha det. Vi kan inte ha en regering som aktivt bryter ned det svenska vägnätet. Det saknas enligt Trafikverket 50 miljarder för vägunderhåll, och då har vi inte byggt en fyrfilig väg mellan Gävle och Söderhamn med de pengarna.

Fru talman! Det har varit en klagörande debatt.

Anf. 72 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar också för debatten i kväll.

Jag kommer själv från Kosta, ett litet samhälle mitt i Småland med närmare 800 invånare. Jag är väl bekant med en miljö där vägarna är helt avgörande. Där går inga stambanor. Ja, det finns en militär flygplats, men alternativen till bilen är få. Det innebär att det är bilen vi använder oss av.

Jag tror att många i Småland känner igen sig i beskrivningen av att det under senare år har varit mer och mer vägarbeten. En del har till och med svurit lite över vägarbetena: Är det ännu ett vägarbete! Ja, det är det eftersom vi reparerar.

Klagar ni på vägarbeten så skyll på mig, har jag sagt i intervjuer. Efter år av underinvesteringar passar vi på att renovera. Därför lägger vi också mer resurser än någonsin på att ha en bra kvalitet i det svenska vägunderhållet.

Men jag tänker att det är viktigt att poängtera att vi också måste säkerställa att de resurser vi lägger på vägunderhåll faktiskt går till vägunderhåll. Jag hoppas att ledamöterna från både Sverigedemokraterna och Moderaterna läser Riksrevisionens rapport. Där påtalas att kostnaderna för underhållsinsatser har ökat med 60 procent jämfört med index på 10 procent. Det är en dramatisk kostnadsökning för vägunderhåll.

Jag har därför lagt ett uppdrag till Trafikverket att göra en ordentlig kostnadskontroll. När vi nu har en regering som kraftigt ökar satsningarna på vägunderhåll och järnvägsunderhåll ska det inte bli en möjlighet för företag att tjäna pengar. I stället ska vi använda och hushålla med skattebetalarnas kronor på bästa sätt. Det gör vi genom att säkerställa att vi får mer järnvägsunderhåll och vägunderhåll för pengarna i den största infrastrukturproposition som någonsin har lagts fram i landet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2020/21:713 om vatten-, väg- och skogssporter

Anf. 73 Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Angelika Bengtsson har frågat mig om jag är beredd att göra skillnad mellan idrotter som har en fast publikplats (arena) och VVS-sporter med en publik som är utspridd över en stor yta. Hon har också frågat mig om jag är beredd att anpassa pandemilagen så att utövare av VVS-sporter kan börja tävla. Vidare har hon frågat mig om jag är beredd att öronmärka medel för bland annat motionsloppens överlevnad, i det fall en anpassad pandemilag inte införs före sommaren.

Låt mig inleda med att tacka för det engagemang ledamoten visar för idrottspolitiska frågor. Att vi har en stark idrottsrörelse som på ett jämställt och inte minst jämlikt sätt når ut till hela befolkningen är centrala frågor för mig och regeringen. Det är därför vi under hela pandemin har fortsatt att ge massiva krisstöd för idrottens överlevnad, vilket också gjort att vi nu har en idrottsrörelse som är väl förberedd att starta verksamhet när läget så tillåter. Regeringen avser dessutom att införa ett så kallat evenemangsstöd som riktar sig till arrangörer som planerar för till exempel motionslopp.

Som jag sagt vid ett flertal tillfällen har jag under hela pandemin arbetat för att idrottsverksamhet ska kunna genomföras på ett smittsäkert sätt och så snart det är lämpligt kunna återupptas på alla nivåer, bland annat genom att säkerställa att en dialog förs mellan idrottsrörelsen och Folkhälsomyndigheten.

Fru talman! Regeringen har sett behovet av att reglera olika typer av idrottsaktiviteter och evenemang olika utifrån vilka förutsättningar de har att anordnas smittsäkert. Med den tillfälliga covid-19-lagen har vi den möjligheten, vilket innebär att motionslopp och publik på till exempel lagidrotter kommer att regleras olika. Från den 1 juni kan motionslopp och liknande idrottstävlingar genomföras med upp till 150 idrottsutövare som deltar samtidigt. Det är ett efterlängtat första steg som möjliggör för många idrottsföreningar att arrangera mindre och lokala motionslopp med goda möjligheter till nödvändiga smittskyddsåtgärder. När läget förbättras kommer taken att höjas för att sedan på sikt tas bort när läget tillåter.

Anf. 74 ANGELIKA BENGTSSON (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Sedan jag lämnade in den här interpellationen har ju en hel del restriktioner förändrats, men jag tror ändå att en diskussion och debatt kring detta kan vara bra.

Bland annat har man gjort skillnad på inom- och utomhussporter, vilket var min första fråga. Det är ett steg i rätt riktning, men jag tror att fortsatt kritik kan framföras. Många inom idrottsrörelsen är inte nöjda, och jag och många med mig får en känsla av att regeringen inte litar på idrotten och att idrotten kan arrangera smittsäkra evenemang. Det är många med mig som fortsatt inte förstår varför regeringen inte efterliknar exempelvis Danmarks modell eller använder sig av procentuell kapacitet i publiken.

Min andra fråga handlade om när man kan börja tävla inom VVS-sporter, det vill säga väg-, vatten- och skogssporter. Även där har lättnader gjorts – men kanske inte tillräckligt, eftersom man har att förhålla sig till

ett maxantal på 150 utövare oavsett hur stor yta man har och hur många meter man har tillgängliga för att hålla avstånd.

Låt oss dock dra lite bakgrundshistorik för att få förståelse för varför restriktionerna slår hårdare mot utomhus- än inomhussporter. Inom sporter som utövas på vatten, på väg eller i skog har man stora arealer att förhålla sig till. Det kan jämföras med till exempel fotboll, där man har en angiven gräsyta att spela på även om man är utomhus. Vi vet numera att corona-smittan sprids lättare inomhus, framför allt i varma sporthallar, men att risken att bli smittad är ytterst begränsad utomhus – och framför allt när man håller avstånd. Enligt restriktionerna ska vi för minskad smittspridning dessutom helst umgås utomhus och hålla avstånd. VVS-sporterna är per definition sporter där man håller avstånd och som man utövar utomhus.

Fru talman! Jag får lov att åka taxi, men jag får inte tävla i motorsport. Jag får lov att cykla till jobb, men jag får inte tävla. Jag får också lov att segla privat, med vänner, men jag får inte tävla. Nu ändras restriktionerna, men de har varit märkliga.

Hela idrottsbranschen har ställt om. Framför allt har man varit lösningsorienterad för att få anordna tävlingar under smittsäkra förhållanden. Många hoppas få anordna tävlingar för att tjäna in de medel som säkrar föreningens och därmed sportens överlevnad. Framför allt har många hoppats på mer eftersom vaccineringen är i full gång och vi är inne i en årstid då vi äntligen kan vara utomhus utan att få frostsador.

Inte minst motionsloppen har lobbats hårt gentemot oss politiker och regeringen med exempel som visar hur hårt restriktionerna slår mot de sporter som utövas nästan bara utomhus. Med dagens restriktioner om 8 personer, men även med det föreslagna 150 personer, skulle man ha mer yta än vad nöjesparkerna har med 20 kvadratmeter per person.

Frågan är alltså: Varför litar man inte på idrotten och de förslag som har presenterats? Man är fortfarande väldigt låst vid satta tak, och det är tråkigt.

Anf. 75 Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Precis som Angelika Bengtsson säger har regeringen efter att den här interpellationen lämnades in kunnat fatta beslut om att det nya, mer träffsäkra regelverket ska införas från den 1 juni. Det vet jag att vi alla är väldigt glada över.

Som jag sa i mitt svar ska detta verkligen ses som ett första steg. Det är en del av det som Folkhälsomyndigheten kallar nivå 1. Egentligen handlar det om att äntligen få det här regelverket på plats och därmed harmonisera regelverken – att göra det enklare för idrott, kultur och olika typer av sammankomster att verka under smittsäkra former under pandemin. Jag har varit fullt medveten om svårigheten för VVS-sporterna, alltså väg-, vatten- och skogssporterna, att verka under pandemin när det gäller tävlingar.

När det gäller träningsverksamhet kan man snarare säga att just den här typen av motionsform ju har aktivt uppmuntrats av Folkhälsomyndigheten – visserligen inte i stora grupper, men att vara utomhus och röra sig över stora ytor har uppmuntrats. Möjligheten att tävla har först begränsats av ordningslagen, eftersom den här typen av tävlingsverksamhet rör sig över en yta utan ett avgränsat område där publiken sitter. Det är så att säga

skälet till att detta finns med i ordningslagen och att man söker den typen av tillstånd för att arrangera tävling.

Som Angelika Bengtsson vet hade vi det här förslaget på plats redan tidigare i år, men när den tredje vågen svepte över landet valde regeringen på inrådan av Folkhälsomyndigheten att avvakta med själva införandet av dessa regler. Det var helt enkelt för att smittspridningen var stor. Vaccinationerna hade inte kommit igång, och trycket på sjukvården var fortfarande väldigt högt. Det ska absolut inte ses som att regeringen inte litar på idrottsrörelsen; tvärtom har jag stor tillit till idrottsrörelsens möjligheter att axla ansvaret utifrån det som sker den 1 juni – det första steget – och naturligtvis också utifrån de kommande stegen, som jag vet att man har förberett sig för noggrant.

Jag tycker också att idrottsrörelsen under året som gått verkligen har visat hur man på olika sätt har ansträngt sig för att kunna hålla igång barn- och ungdomsträningar. Det har varit möjligt i Sverige i väldigt hög grad. Även enstaka tävlingsverksamheter har varit möjliga under stora delar av året som gått, framför allt för barn och unga, även om de har varit begränsade. Man har också försökt se till att träningen kan ske på ett smittsäkert sätt.

Vi har haft en väldigt nära dialog med idrottsrörelsen. Det är bra att idrottsrörelsen också har en nära dialog med Folkhälsomyndigheten, för det borgar för att även de kommande stegen ska kunna tas på ett klokt och bra sätt. Precis som Angelika Bengtsson säger ökar nu vaccinationstakten, och vi ser hur smittan går ned. Förhoppningen är naturligtvis att vi ska kunna inträda i nivå 2 inom en inte alltför avlägsen framtid, och då är förslaget att det här taket ska höjas ännu mer. Det är naturligtvis önskvärt.

Det är väl också min sak att här i kammaren påminna om att vi fortfarande är i ett läge där sjukvården är under hårt tryck och att det är naturligt att regeringen lyssnar på Folkhälsomyndigheten gällande när det är tajmning och läge att ta olika steg när det kommer till restriktionerna.

Regeringen kunde för bara någon vecka sedan presentera att vi nu skjuter till ytterligare 600 miljoner kronor i stöd till idrottsrörelsen för att man ska kunna ta sig igenom en fortsatt tuff period med hårda restriktioner. Nu vet jag visserligen att det idrottsrörelsen drömmer om nu inte är krisstöd utan att få komma igång och tävla igen, och träna fullt ut, men vi behöver stötta idrottsrörelsen så långt det är möjligt för att inga aktörer ska gå under på grund av restriktionerna.

Anf. 76 ANGELIKA BENGTSSON (SD):

Fru talman! Jag tackar återigen statsrådet för svaret.

Den trappa som Folkhälsomyndigheten och regeringen har arbetat fram har tre steg. Jag tror att många hade önskat att steg 2 hade varit steg 1 och därmed det som börjar gälla den 1 juni, men tyvärr är det inte så. Jag tror att det är det som gör att man känner att regeringen inte litar på idrotten – att det första steget börjar på en väldigt låg nivå, trots att en hel idrottsrörelse har haft mer än ett år på sig att ställa om.

De frågor som kvarstår efter de presenterade lätnaderna är: Varför gör man inte skillnad på fler sporter? De som har möjlighet att ta emot fler, till exempel när det gäller lopptävlingar eller publik på lagidrotter – varför gör man inte ett utökat steg för dem? Varför särskiljer man inte dem?

I Danmark har man, som jag har nämnt tidigare, arbetat utifrån sektioner i publiken. Varje sektion har ett antal om 500. Utifrån smittläge och storlek på arena kan man öppna fler eller färre sektioner. Varför är detta inte ett exempel som regeringen har tagit efter och arbetat utifrån?

Och varför har regeringen inte tittat på en procentuell del av publiken, vilket många i Europa arbetar efter? Då skulle man kunna öppna upp för ännu fler, inte minst inom VVS-sporterna, och ta emot fler i publiken. Det kan också röra sig om antalet personer i publiken och antalet deltagare per kvadratmeter, likt det nöjesparker har att förhålla sig till.

Regeringen har under hela pandemin stirrat sig blind på maxtal, utan anpassning till hur stor publik eller areal man har att förhålla sig till utifrån respektive sport och utövande. Jag tycker att det är tråkigt. Jag kan tycka att det är ganska trångsynt att regeringen stirrar sig blind på detta och att regeringen inte litar på idrottens kunskaper och omställning.

Någonstans måste det råda frihet under ansvar. Varför får detta gälla i exempelvis restaurangbranschen men inte i idrotten? Låt idrotten visa att man kan arrangera smittsäkra evenemang!

Till exempel – eller som en parallell – anordnades i helgen Eurovision Song Contest, där man tog emot tusentals personer i en inomhusarena på ett smittsäkert vis. Det går att anordna smittsäkra evenemang om man vill. Låt idrotten visa att den kan det!

Det handlar också om människors målbild för att hitta motivation att fortsätta att röra på sig och vara aktiva i den svåra tid som vi befinner oss i. Nu öppnar man som sagt upp för tävlingar för oss vuxna – inte bara för barn. Detta är bra; det är ett steg i rätt riktning. Jag och många med mig hade dock önskat fler.

Att ha Vätternrundan, orienteringslopp eller någon annan tävling som målbild stärker ens motivation att fortsätta att röra på sig. Dessutom behöver tävlingarna och föreningarna gott om tid på sig att ställa om till nästa steg. Därför tror jag att det hade varit bra att öppna upp ännu mer.

Anf. 77 Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Det är otvetydigt så att tävlingsverksamhet är en viktig, eller bärande, ingrediens för väldigt många inom svensk idrott. Jag vet att både jag och Angelika Bengtsson själva har den typen av erfarenheter och vet hur detta motiverar små knattar att stiga upp tidigt på morgonen en lördag och gå till fotbollsträningen liksom det motiverar vuxna motionsidrottare som har ett lopp som en målbild för sin dagliga träning. Det är väldigt viktigt.

Jag är glad att barn och unga i Sverige har haft möjlighet att hålla igång sin träning i hög grad – i högre grad än vad många av mina kollegor i Europa hävdar att deras länder haft möjlighet till. Jag är även glad över att vi har kunnat komma igång med tävlingsverksamhet för barn och nu också kommer att öppna upp för tävlingsverksamhet för vuxna som inte är elit.

Sedan är det naturligtvis så att VVS-sporterna, som först lydde under ordningslagen och nu lyder under pandemilagen, har drabbats av ett trubbigt regelverk; det kan vi nog slå fast. För mig har det varit väldigt viktigt att nu få på plats den här differentieringen, där vi skiljer på inomhus- och utomhuspublik och där vi särskiljer VVS-sporterna och ger dem särskilda förutsättningar att verka.

Detta är verkligen att betrakta som ett första steg. Regeringen har tagit emot en rapport från Folkhälsomyndigheten om hur de kommande stegen skulle kunna se ut, och regeringen avser att återkomma i denna fråga.

Naturligtvis är det så att vi tittar på olika varianter av hur regleringarna framöver ska kunna se ut. Förhoppningsvis är det nu en period då vi kan komma tillbaka till ett normalläge relativt snabbt, men vi måste naturligtvis förbereda oss för olika scenarier. Vi vet också att varje månad är av betydelse för dessa verksamheter.

När vi talar om det här med procent av en arena tror jag att det är viktigt att vi kommer ihåg att Sverige är i ett läge i pandemin, och har varit det ett bra tag, där smittnivåerna har legat väsentligt högre än i många andra länder. Danmark är till exempel i ett annat läge i pandemin. De har också haft vissa verksamheter mer stängda och har haft möjlighet att komma i ett annat läge när det gäller återöppningen. Det är intressant – naturligtvis följer jag med spänning det som nu sker i Danmark och i många andra länder.

Angelika Bengtsson nämnde Eurovision Song Contest. Detta var en del av en forskningsstudie, och man släppte in många människor. Det var väldigt intressant och väldigt glädjande, såklart, att se så många på arenan.

När det gäller procent av en arena ska vi komma ihåg att de regler som finns just nu kommer att ta sin utgångspunkt i arenans beskaffenhet i och med att Folkhälsomyndigheten ställer kompletterande krav genom sina föreskrifter. Om det står att man har möjlighet att ta emot 500 sittande utomhus innebär det inte att vilken utomhusplats som helst får knö in 500 personer, utan det krävs att man kan hålla avstånd mellan sittplatser och liknande. Detsamma gäller inomhus.

Om nästa steg utgår från Folkhälsomyndighetens tak kommer även detta – hur många man de facto kan ta in – att vara beroende av arenans storlek. Vi får dock återkomma till de kommande stegen och exakt hur vi ser dem framför oss.

Jag vill återigen understryka hur viktigt det är med dialogen mellan, i det här fallet, idrottsrörelsen och Folkhälsomyndigheten när det gäller VVS-sporterna, som är fokus för interpellationen. Vi vet att barn- och ungdomsidrotten där inte har kunnat komma igång samtidigt som övrig barn- och ungdomsidrott, och det är av största vikt att den nu får komma igång den 1 juni. Sedan längtar både jag och idrottsrörelsen efter att fler steg ska kunna tas så snabbt som möjligt.

Anf. 78 ANGELIKA BENGTTSSON (SD):

Fru talman! VVS-sporterna är – återigen – per definition sporter där man håller avstånd och sporter som utövas utomhus.

I vattensporter som segling håller man mer än en meters avstånd, till och med när det gäller en liten optimistjolle.

I vägsporter som cykling och motorsport håller man en meters avstånd bara genom att sitta på sin cykel eller i sin bil.

I skogssporter som orientering håller man avstånd eftersom man startar med intervaller, och kanske ännu mer om man råkar titta fel på kartan.

Med detta sagt är det bra att man öppnar upp och att VVS-sporterna kan börja utövas och, framför allt, tävlas i.

Det är tråkigt att regelverket har varit trubbigt under så lång tid. Jag tror att detta är en av anledningarna till att många är besvikna på att de inte har fått öppna upp tidigare.

Jag tror, återigen, att det krävs gott om tid för att snabbt ställa om. Det är svårt att ställa om över natten, även om jag tror att föreningarna skulle klara av att göra det. I grund och botten handlar det om deras överlevnad. Om föreningarna inte finns kvar kan de inte arrangera lopp och tävlingar, och då kan vi inte engagera oss i dessa sporter. Det vore olyckligt, inte minst för sporten och för föreningslivet men också för oss själva ur ett personligt perspektiv.

Jag ser fram emot kommande återöppningar. Jag tackar för den här debatten och ser fram emot det som komma skall.

Anf. 79 Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Jag vill återigen tacka Angelika Bengtsson för debatten och för engagemanget. Jag vill också rikta ett tack till svensk idrottsrörelse för alla de ansträngningar som gjorts och det ansvar som har tagits under pandemin. Idrotten runt om i landet har verkligen ställt om och ställt upp.

Mitt fokus som idrottsminister är nu, förutom att vi måste få på plats en återöppningsplan som är så tydlig och transparent som möjligt, att vi har idrottens återstart i fokus och att föreningar runt om i landet får en möjlighet att kraftsamla för att åter nå alla de barn och unga som har halkat ur idrotten under den här perioden och bygga någonting bättre efter pandemin.

Jag tror att det för många har varit uppenbart vad det är vi har gått miste om under det här året, både tränings- och tävlingsmöjligheter för den som är aktiv i en idrott och möjligheten att på ett enkelt sätt besöka ett gym under pandemin för dem som hellre tränar så men också för alla oss som älskar idrott att kunna följa den live. Vi längtar alla efter att det ska bli möjligt igen. Därför har det varit viktigt för mig att vi stöttar idrotten genom krisen.

Förra året sköt vi till 1 ½ miljard i stöd till idrotten och nu en nära fördubbling, över 2 miljarder, i särskilt riktade krisstöd till idrotten. En del av detta har vi sagt ska särskilt öronmärkas till återstarten av idrottsrörelsen i hela landet. Jag vet att landets föreningar och klubbar nu tittar på vilka insatser som krävs för att särskilt nå alla barn som man vill hämta tillbaka till idrottsrörelsen igen.

Det är de ansträngningar som kommuner, klubbar och föreningar har gjort som gör att vi hittills har sluppit se de stora revorna i idrottsnätet i Sverige, och det är jag djupt tacksam för. Vi ska fortsätta att stötta idrotten genom pandemin, och det gläder mig att det finns ett brett engagemang för detta också här i riksdagen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2020/21:724 om anslaget till radonbidrag

Anf. 80 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Larry Söder har frågat mig om jag avser att verka för att radonbidraget ska bli så stort att behovet som finns täcks och bidraget därmed inte tar slut fyra månader in på året.

Jag vill börja med att understryka att förekomsten av radon i bostäder är en viktig fråga som regeringen tar på mycket stort allvar. Enligt strålskyddsförordningen (2018:506) ska det finnas en nationell handlingsplan för hantering av de långsiktiga riskerna med radon på arbetsplatser, i lokaler som allmänheten har tillträde till och i bostäder. Sedan 2018 finns det därför en nationell handlingsplan på området. Mot bakgrund av risken med radon har det gjorts, och görs, ett antal olika insatser för att minska exponeringen i bostäder.

I Sverige har Boverket fastställt ett gränsvärde för radon på 200 becquerel per kubikmeter i nya byggnader. Problemen med radon handlar dock inte primärt om nya byggnader. Statistik från Boverket talar för att gränsvärdet i fråga om radonhalt uppfylls i så gott som alla nya byggnader. En majoritet av dessa uppfyller kravet med god marginal.

I bostäder och lokaler där radon förekommer finns enligt miljöbalken och strålskyddslagen en skyldighet för fastighetsägare att undersöka och att undanröja en olägenhet. Den kommunala nämnd som ansvarar för miljö- och hälsoskyddsområdet är tillsynsmyndighet och följer upp om det finns olägenheter för människors hälsa och kan kräva att fastighetsägare gör en radonsanering. För bostäder och lokaler finns alltså ett fastighetsägaransvar och en kommunal tillsyn.

År 2018 infördes radonbidraget som en del av en treårig satsning på giftfria bostäder och förbättrad inomhusmiljö. Radonbidraget tar således slut under 2021. När anslaget tar slut blir en naturlig följd att alla ansökningar inte beviljas under det sista året, och exakt var brytpunkten blir avgör beslutande myndighet.

För boende i småhus finns även fortsättningsvis möjlighet att få skatte-reduktion för arbetskostnader för radonsanering inom ramen för rotavdraget. Vidare utgör energideklarationerna ett viktigt instrument för att synliggöra risken med radon. Radonförekomst i fastighet ingår som en uppgift i deklarationen. Energideklarationen gör därmed köparen av en byggnad uppmärksam på om en mätning har gjorts och vad mätningen visade.

Regeringen har även gett Boverket ett uppdrag att under åren 2018–2021 förstärka arbetet för att nya och befintliga byggnader ska vara säkra och ha en god inomhusmiljö. Regeringen inväntar resultaten från det uppdraget.

I dagsläget planeras inga ytterligare åtgärder inom området.

Anf. 81 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Ibland är det som vi inte ser eller inte har tillräcklig information om något som vi tar med en klackspark, även om det kan vara det allra farligaste som vi förbiser som risk.

Sveriges medborgares kunskap om radonets risker och hur man kan åtgärda dessa är enligt mitt sätt att se det alldeles för låg. Det är i detta sammanhang som jag anser att man måste se radonbidraget.

Staten visar att radon är något som vi anser är farligt, och ett bidrag hjälper inte bara till att åtgärda den faktiska problematiken utan även att upplysa människor om riskerna.

Det finns företag runt om i landet som är specialiserade på radon. Med radonbidraget ger vi dem en unik möjlighet att åtgärda men även sprida kunskapen kring radon.

I Sverige har hundratusentals bostäder fortfarande för höga radonhalter. Förhöjda radonvärden är en hälsorisk, men det går att sanera och undanröja denna risk. Radonbidraget har de senaste åren varit väldigt välanvänt och har varit till betydande samhällsnytta genom att minska hälsoproblemen relaterade till för höga radonhalter i bostäder.

Det är även väl belagt i olika forskningsstudier att radon ökar risken för lungcancer. I Sverige beräknas att cirka 500 människor varje år får lungcancer. För att minska den siffran borde möjligheten till saneringar och råd vara ett par åtgärder som finns varje år och inte bara under några år.

I budgeten som regeringen lade fram för 2021 förlängde regeringen radonbidraget med ett år. Det avsattes inte lika mycket pengar som tidigare, och resultatet blev att redan i april var pengarna slut. Det innebär i praktiken att färre personer kommer att kunna radonsanera sina bostäder, vilket ökar risken för att fler drabbas av lungcancer de kommande åren.

I de diskussioner som i princip alla partier i riksdagen har varit delaktiga i anser man faktiskt över hela linjen att radonbidraget är viktigt och en billig penning för att åtgärda något som kan orsaka cancer. Det är även ett avstamp för att vi politiker ska kunna diskutera andra åtgärder som långsiktigt uppmärksammar riskerna med radonet. Med detta vill jag påminna om att en politisk samsyn finns kring radonbidragets nytta och behov.

Det är vällovligt och bra att man under några år har förstärkt arbetet genom radonbidraget från 2018 till nu och genom att ge Boverket ett uppdrag att förstärka arbetet. Dock blir jag frågande över glappet som nu blir från det att radonbidraget tagit slut fram till Boverkets redovisning samt förslag och eventuella implementeringar som behöver göras för att vi ska få igång andra åtgärder för att radonet ska kunna minska i Sverige. Tidsglappet innebär att en del arbete går om intet, och inga synliga åtgärder finns från staten i denna del.

Mina frågor blir således: Borde man inte tillskjuta medel så att alla ansökningar som kommer in under 2021 faktiskt kan behandlas? Och vad händer med de ärenden som har kommit in efter att pengarna har tagit slut? Försvinner de bara? Borde man inte förlänga radonbidraget så länge att det finns andra åtgärder att tillgå, det vill säga från 2021 till 2022?

Anf. 82 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! I Sverige tillbringar människor i genomsnitt 90 procent av sin tid inomhus. Inomhusmiljön är på det sättet människans viktigaste omgivning, och inomhusluftens kvalitet är av stor betydelse för folkhälsan.

Frågan om god inomhusmiljö för människor är därför mycket viktig för regeringen. Det var därför som regeringen införde radonbidraget 2018, och vi har sett att det har gjort nytta. Men radonbidraget är inte den enda åtgärd som regeringen har vidtagit för att motverka skadliga radonhalter i byggnader, utan det pågår många insatser för att minska radonhalten i inomhusmiljön.

Handlingsplanen, som jag nämnde i mitt interpellationssvar, är gediget genomarbetad. Det är Arbetsmiljöverket, Boverket, Folkhälsomyndigheten, Livsmedelsverket, Strålsäkerhetsmyndigheten med flera som har samverkat för att ta fram den. Målsättningen med handlingsplanen är att säkerställa målmedvetna och långsiktiga insatser för att reducera befolkningens exponering för radon. Jag pratar gärna mer, både med ledamoten och med

andra intresserade, om hur vi kan nå upp till strategierna och förslagen i handlingsplanen.

Vad gäller just småhus vill jag understryka rotavdragets vikt. Avdraget kan innebära betydelsefulla reduktioner av arbetskostnad för radonsanering. Reduktionerna kan vara skillnaden mellan om en ägare av ett småhus bestämmer sig för att radonsanera sin bostad eller inte, och den möjligheten kvarstår ju även utan radonbidraget.

Slutligen vill jag också lyfta upp ett uppdrag igen som regeringen har gett till Boverket om att förstärka arbetet för att nya och befintliga byggnader ska vara säkra och ha en god inomhusmiljö. Jag kan tillägga att jag med spänning väntar på slutredovisningen av det uppdraget. Men jag kan redan nu säga att det kommer att krävas ett ökat antal radonmätningar, så att bostäder och lokaler med förhöjda radonhalter identifieras. Detta kommer vi att behöva jobba vidare med. Utifrån det kan ännu fler åtgärder genomföras för att sänka radonhalter där så behövs.

Anf. 83 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Ministern och jag är nog ganska överens om problematiken och att vi behöver göra så mycket som möjligt för att få en god inomhusmiljö. Dock har vi lite olika syn på vilken nytta radonbidraget har gjort. Jag tror att det har gett småhusägare möjlighet att få kunskap om radonet, hur man kan hantera det och vilka åtgärder man kan göra för att minska radonet i sin egen bostad.

Utan bidrag hänvisas man till kommunens kontrollenhet för miljö och hälsa. Tyvärr funkar detta inte i hela Sverige. Om man som småhusägare bor länge i sitt hus utan att sälja lämnas man till sin egen kunskapsinhämtning utan att få någon hjälp.

Jag tror att radonbidraget har gjort att småhusägare både fått information och gjort åtgärder.

Det är riktigt att man kan använda rot för arbetskostnaden. Men kan man tänka sig att även mätningarna kan ingå i rot? Kan man tänka sig att rot kan användas även för fler delar i radonsanering, det vill säga att rot förändras och förstärks, just för att radon är så farligt?

Jag fick inte riktigt svar på vad som ska hända med de ansökningar som har gjorts efter att pengarna till radonbidraget tagit slut. Ska de bara kasseras? Jag ser ju att det finns ett behov. Människor som har ansökt om radonbidrag vill ju göra dessa åtgärder. Finns det en möjlighet att de som under 2021 ansöker om radonbidrag kan få det? Eller anser ministern att de pengar som fanns var de som fanns och nu blir det inget mer?

Anf. 84 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Bidraget har varit aviserat för tre år, och det fasas ut under året. Det innebär att myndigheten som ansvarar för utbetalningarna också bestämmer var brytgränsen går.

Låt mig understryka att enligt miljöbalken har fastighetsägarna ett ansvar att undersöka och undanröja en olägenhet. För bostäder med radon finns ett fastighetsägaransvar och en kommunal tillsyn.

Med det sagt vill jag också understryka hur viktigt det är för regeringen att komma till rätta med skadliga radonhalter i byggnader. Många samband mellan inomhusluft och hälsa är kända, till exempel kopplingen mellan radon och lungcancer. Faktorerna som kan påverka radonhalten i byggnader

der är många, bland annat hur hög halt av radon som finns i markluften, om marken släpper igenom luft, om husets grund är otät, tryckskillnad mellan inomhus- och utomhusluft och ventilation.

Det här är nog ganska många medvetna om, men regeringen genomförde en radonkampanj 2019 för att komma åt just det jag tror ledamoten far efter: att fler ska vara medvetna om hälsoriskerna och därmed också kunna ta sitt ansvar som fastighetsägare.

Jag håller med om att det finns en bred enighet i riksdagen om detta. Vi känner alla till vikten av att minska befolkningens exponering för radon. Vidare har ledamotens parti, Kristdemokraterna, en skuggbudget som på detta område inte skiljer sig från regeringens. Jag är alltså inte säker på att det finns en politisk strid eller konflikt här.

Snarare måste vi se att det finns många åtgärder som är nödvändiga att jobba med. Ett urval i den breda palett av åtgärder som anges i den nationella handlingsplanen för radon är till exempel att organisera ett formaliserat samarbete om radon mellan berörda myndigheter under ledning av Strålsäkerhetsmyndigheten med uppdrag att planera och följa upp insatser för att genomföra de strategier och aktiviteter som utpekats i handlingsplanen.

Det handlar vidare om att samordna myndigheternas information om radon och se till att sammanfattande heltäckande information är lättillgänglig för att just nå den kunskapsspridning som ledamoten frågar efter.

Det handlar också om att kartlägga fördelningen av radonhalter i bostäder och på arbetsplatser, att inventera arbetsplatser med störst risk för höga radonhalter och att utöva tillsyn och uppföljning av radonmätningar på arbetsplatser.

Det gäller även att samarbeta om radon med framför allt de nordiska länderna men även i andra internationella sammanhang för att bygga upp kunskap och förmedla den till de fastighetsägare där det kan vara aktuellt med radonsanering.

Det är inte enbart en av dessa åtgärder eller enbart rotavdraget som kommer att ta oss närmare målen om att minska befolkningens exponering för radon, utan det är alla dessa åtgärder tillsammans.

Regeringen kommer att fortsätta hålla i och styra mot befintliga mål.

Anf. 85 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Jag är ute efter båda delarna, det vill säga att människor ska bli medvetna om risken och att problemen ska åtgärdas. Jag har inget emot att man gör andra åtgärder som kan hjälpa till att uppmärksamma problemet med radon och åtgärda det.

Jag tror att man misstar sig om man tänker att radonbidraget bara handlar om dessa futtiga miljoner. För mig är radonbidraget en del i denna palett som man inte kan vara utan.

Jag är inte ute efter en politisk strid, för vi är alla överens om att radonbidraget har varit bra. Det kan dock bli en politisk strid om det inte får fortsätta, det vill säga om de ansökningar som finns bara slängs i papperskorgen. Jag vill inte att människors vilja att göra rätt bara slängs i papperskorgen, utan de ska få det bidrag som de trodde skulle finnas under hela 2021. Jag tror att de flesta partier i Sveriges riksdag trodde att pengarna skulle räcka hela året, men nu tog de ju slut redan i april månad.

Vi måste se att varje åtgärd spelar roll, och jag tror att möjligheten för småhusägare att ansöka om radonbidrag är väldigt viktig.

Jag tolkar ministrarnas svar som att alla ansökningar efter april månads utgång kommer att slängas i papperskorgen. Det är synd. Jag tror att det är viktigt att vi hjälper medborgarna med såväl information som faktiska åtgärder.

Innan man kan använda radonbidraget till sanering måste man ju mäta och se om man har problem med radon i sin fastighet. Detta kan man uppmärksamma med information. Då är radonbidraget viktigt, så tänk om!

Anf. 86 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Jag vill avsluta debatten med att tacka ledamoten för att han har lyft upp en viktig fråga, och jag konstaterar som sagt att regeringen och Kristdemokraterna har lagt fram likalydande budgetar i denna fråga.

År 2018 inleddes en treårig satsning på giftfria bostäder och förbättrad inomhusmiljö. Radonbidraget var en del i denna satsning. En naturlig följd är att alla ansökningar inte beviljas under det sista året och att det är upp till den beslutande myndigheten att avgöra när brytpunkten blir. Vilka pengar det rör sig om är sedan länge känt.

Detta betyder inte att regeringen slutar att bry sig om giftfria bostäder och förbättrade inomhusmiljöer. Det tror jag inte heller att Kristdemokraterna signalerar med sin skuggbudget. Detta var ett treårigt bidrag, och vi behöver fortsätta med en mängd olika åtgärder.

Frågan om god inomhusmiljö kommer även i fortsättningen att vara viktig för oss, Kristdemokraterna och säkert övriga riksdagspartier. De många insatser som just nu pågår för att minska radonhalten i inomhusmiljön kommer att utvärderas och följas upp av ansvarig myndighet. Regeringen kommer att fortsätta att bevaka detta arbete för folkhälsan mycket noggrant och under lång tid framöver.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Bordläggning och beslut om förkortad motionstid

Följande dokument anmälades och bordlades:

Propositioner

2020/21:193 Genomförande av visseblåsdirektivet

2020/21:194 Ett starkare skydd för Sveriges säkerhet

2020/21:198 Producentansvar och straffansvar för nedskräpning

2020/21:200 Tillfällig skattereduktion för arbetsinkomster för att hantera ökade arbetskostnader till följd av pandemin.

2020/21:202 Extra ändringsbudget för 2021 – Förstärkt nedsättning av arbetsgivaravgifterna för 19–23-åringar under juni–augusti 2021

Kammaren biföll regeringens förslag att motionstiden för prop. 2020/21:202 skulle förkortas till sju dagar.

Motioner
med anledning av prop. 2020/21:192 Tullverket ges en utökad möjlighet
att ingripa mot brott
2020/21:4078 av Andreas Carlson m.fl. (KD)
2020/21:4079 av Adam Marttinen m.fl. (SD)
2020/21:4080 av Johan Pehrson m.fl. (L)
2020/21:4081 av Johan Forssell m.fl. (M)

Prot. 2020/21:126
25 maj

§ 17 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 21 maj

2020/21:753 Arbetslösheten i Sverige

av *Jan Ericson* (M)

till arbetsmarknadsminister *Eva Nordmark* (S)

2020/21:754 De nya föreskrifterna för mediestöd

av *Mikael Strandman* (SD)

till kultur- och demokratiminister *Amanda Lind* (MP)

den 24 maj

2020/21:755 Arbetsmiljön inom ambulanssjukvården

av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2020/21:756 Kustbevakningens finansiering

av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet *Mikael Damberg* (S)

2020/21:757 Nytt slutdatum för ripjakt

av *Mattias Karlsson* i Luleå (M)

till statsrådet *Jennie Nilsson* (S)

§ 18 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 21 maj

2020/21:2931 Medicinska utlåtanden vid långtidscovid

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2020/21:2932 Lynetteholmen i Öresund

av *Elin Segerlind* (V)

till miljö- och klimatminister *Per Bolund* (MP)

2020/21:2933 Oberoende granskning av Sveriges Radio

av *Björn Söder* (SD)

till kultur- och demokratiminister *Amanda Lind* (MP)

2020/21:2934 Pissrapporter

av *Björn Söder* (SD)

till utbildningsminister *Anna Ekström* (S)

2020/21:2935 Falsa identiteter

av *Björn Söder* (SD)

till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:2936 Efterlevande av Dublinförordningen

av *Björn Söder* (SD)

till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:2937 Studenters psykiska ohälsa

av *Boriana Åberg* (M)

till statsrådet *Matilda Ernkrans* (S)

2020/21:2938 Situationen i Etiopien

av *Petter Löberg* (S)

till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:2939 Mäns våld mot kvinnor

av *Emma Ahlström Köster* (M)

till statsrådet *Märta Stenevi* (MP)

2020/21:2940 Översyn av rätten till målsägarbiträde

av *Ellen Juntti* (M)

till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:2941 Prioritering av självmordsförebyggande arbete

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till statsrådet *Mikael Damberg* (S)

2020/21:2942 Minskad psykisk ohälsa genom mer fysisk aktivitet

av *Ulrika Jörgensen* (M)

till utbildningsminister *Anna Ekström* (S)

2020/21:2943 Övervikt och fetma i pandemin

av *Ulrika Jörgensen* (M)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2020/21:2944 Förändring av ersättningsregler för anslutning till enskilda vägar

av *Lars Beckman* (M)

till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:2945 Ytterligare sanktioner mot Belarus

av *Boriana Åberg* (M)

till statsrådet *Anna Hallberg* (S)

2020/21:2946 Avgift vid vaccination mot covid-19

av *Acko Ankarberg Johansson* (KD)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2020/21:2947 Syrianska kulturhistoriska kyrkor och kloster i Turkiet som världsarv

av *Robert Halef* (KD)

till kultur- och demokratiminister *Amanda Lind* (MP)

2020/21:2948 Vattenförsörjningen i Rojava

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:2949 Plastpåseskatten

av *Magdalena Schröder* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:2950 Swedavias hemliga Brommarapport

av *Åsa Coenraads* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:2951 Villkorlig frigivning

av *Boriana Åberg* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:2952 Produkter med dubbla användningsområden

av *Boriana Åberg* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:2953 Handläggningstiderna vid Nationellt forensiskt centrum

av *Boriana Åberg* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:2954 Stöd till expressbussar

av *Thomas Morell* (SD)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:2955 Brottsförebyggande kameraövervakning

av *Boriana Åberg* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:2956 Underlättande för mindre drivmedelsstationer

av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:2957 Validering av utländska betyg

av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

2020/21:2958 Belarusaffären

av *Björn Söder* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:2959 Integrationsaspekter vid förstörande av patientjournal

av *Jonas Andersson i Skellefteå* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

Prot. 2020/21:126

25 maj

§ 19 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 21 maj

2020/21:2809 Förlängd ersättning till riskgrupper

av *Maria Malmer Stenergård* (M)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 9 anf. 30 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.58 och
av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

/Olof Pilo

§ 1 Meddelande om frågestund.....	1
§ 2 Meddelande om partiledardebatt.....	1
§ 3 Anmälan om subsidiaritetsprövning.....	1
§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	1
§ 5 Anmälan om faktapromemoria	3
§ 6 Ärenden för bordläggning.....	3
§ 7 Bättre studiestöd högre upp i åldrarna.....	4
Utbildningsutskottets betänkande 2020/21:UbU17	4
Anf. 1 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M)	4
Anf. 2 MICHAEL RUBBESTAD (SD)	5
Anf. 3 DANIEL RIAZAT (V).....	6
Anf. 4 PIA NILSSON (S).....	7
Anf. 5 FREDRIK CHRISTENSSON (C).....	10
Anf. 6 PIA STEENSLAND (KD)	11
Anf. 7 MARIA NILSSON (L).....	11
Anf. 8 MATS BERGLUND (MP).....	12
Anf. 9 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M) replik.....	14
Anf. 10 MATS BERGLUND (MP) replik	14
Anf. 11 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M) replik.....	15
Anf. 12 MATS BERGLUND (MP) replik	15
(Beslut skulle fattas den 26 maj.)	15
§ 8 Vissa insatser för ökad lärarkompetens.....	16
Utbildningsutskottets betänkande 2020/21:UbU19	16
Anf. 13 MARIE-LOUISE HÄNEL SANDSTRÖM (M)	16
Anf. 14 JÖRGEN GRUBB (SD)	17
Anf. 15 CHRISTIAN CARLSSON (KD)	18
Anf. 16 ROGER HADDAD (L)	19
Anf. 17 AYLIN FAZELIAN (S)	20
Anf. 18 JÖRGEN GRUBB (SD) replik.....	21
Anf. 19 AYLIN FAZELIAN (S) replik.....	22
Anf. 20 JÖRGEN GRUBB (SD) replik.....	22
Anf. 21 AYLIN FAZELIAN (S) replik.....	23
Anf. 22 FREDRIK CHRISTENSSON (C).....	23
Anf. 23 MATS BERGLUND (MP).....	24
(Beslut skulle fattas den 26 maj.)	25
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:696 om yrkeschaufförernas arbetsmiljö.....	26
Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	26
Anf. 25 SOFIA WESTERGREN (M)	26
Anf. 26 LARS BECKMAN (M).....	27
Anf. 27 THOMAS MORELL (SD).....	28
Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	29
Anf. 29 SOFIA WESTERGREN (M)	30
Anf. 30 LARS BECKMAN (M).....	31
Anf. 31 THOMAS MORELL (SD).....	31

Anf. 32	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	32
Anf. 33	SOFIA WESTERGREN (M)	33
Anf. 34	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	33
§ 10 Svar på interpellation 2020/21:705 om Riksrevisionens rapport om besiktningmarknaden		
		34
Anf. 35	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	34
Anf. 36	THOMAS MORELL (SD)	35
Anf. 37	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	35
Anf. 38	THOMAS MORELL (SD)	36
Anf. 39	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	37
Anf. 40	THOMAS MORELL (SD)	38
Anf. 41	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	38
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:711 om nedläggningen av Bromma flygplats		
		39
Anf. 42	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	39
Anf. 43	THOMAS MORELL (SD)	40
Anf. 44	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	40
Anf. 45	THOMAS MORELL (SD)	42
Anf. 46	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	42
Anf. 47	THOMAS MORELL (SD)	43
Anf. 48	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	44
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:712 om bristen på rastplatser för yrkesförare		
		45
Anf. 49	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	45
Anf. 50	THOMAS MORELL (SD)	45
Anf. 51	SOFIA WESTERGREN (M)	46
(forts.)		47
Ajournering		
		47
Återupptaget sammanträde		
		47
§ 12 (forts.) Svar på interpellation 2020/21:712 om bristen på rastplatser för yrkesförare		
		47
Anf. 52	LARS BECKMAN (M)	47
Anf. 53	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	48
Anf. 54	THOMAS MORELL (SD)	49
Anf. 55	SOFIA WESTERGREN (M)	50
Anf. 56	LARS BECKMAN (M)	51
Anf. 57	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	51
Anf. 58	THOMAS MORELL (SD)	52
Anf. 59	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	53
§ 13 Svar på interpellation 2020/21:726 om medel till underhåll		
		54
Anf. 60	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	54
Anf. 61	LARS BECKMAN (M)	54
Anf. 62	SAILA QUICKLUND (M)	55
Anf. 63	THOMAS MORELL (SD)	56
Anf. 64	SOFIA WESTERGREN (M)	57
Anf. 65	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	58
Anf. 66	LARS BECKMAN (M)	59
Anf. 67	SAILA QUICKLUND (M)	60
Anf. 68	THOMAS MORELL (SD)	60

Anf. 69	SOFIA WESTERGREN (M)	61	Prot. 2020/21:126
Anf. 70	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	61	25 maj
Anf. 71	LARS BECKMAN (M)	62	
Anf. 72	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	63	
§ 14	Svar på interpellation 2020/21:713 om vatten-, väg- och skogssporter	64	
Anf. 73	Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP)	64	
Anf. 74	ANGELIKA BENGTTSSON (SD)	64	
Anf. 75	Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP)	65	
Anf. 76	ANGELIKA BENGTTSSON (SD)	66	
Anf. 77	Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP)	67	
Anf. 78	ANGELIKA BENGTTSSON (SD)	68	
Anf. 79	Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP)	69	
§ 15	Svar på interpellation 2020/21:724 om anslaget till radonbidrag	69	
Anf. 80	Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP)	69	
Anf. 81	LARRY SÖDER (KD)	70	
Anf. 82	Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP)	71	
Anf. 83	LARRY SÖDER (KD)	72	
Anf. 84	Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP)	72	
Anf. 85	LARRY SÖDER (KD)	73	
Anf. 86	Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP)	74	
§ 16	Bordläggning och beslut om förkortad motionstid	74	
§ 17	Anmälan om interpellationer	75	
§ 18	Anmälan om frågor för skriftliga svar	75	
§ 19	Anmälan om skriftligt svar på fråga	77	
§ 20	Kammaren åtskildes kl. 19.49	78	