

Riksdagens snabbprotokoll

2025/26:128

Fredagen den 29 maj

Kl. 09.00–13.33

Det justerade protokollet utkommer inom tre veckor eller vid den tidpunkt som talmannen bestämmer. Talare som vill göra anmärkningar mot snabbprotokollet ska anmäla detta senast kl. 12.00 den tredje vardagen efter sammanträdet.

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 8 maj justerades.

§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövningar

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:
prot. 2025/26:45 för tisdagen den 19 maj från försvarsutskottet och
prot. 2025/26:48 för torsdagen den 28 maj från miljö- och jordbruksutskottet

§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2025/26:472

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:472 Regeringens brottsofferpolitik

av Sanna Backeskog (S)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 18 juni 2026.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.

Stockholm den 28 maj 2026

Arbetsmarknadsdepartementet

Nina Larsson (L)

Enligt uppdrag

Johanna Johnsson

Rättschef

Interpellation 2025/26:515

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:515 Ökad takt i klimatarbetet

av Jytte Guteland (S)

Denna interpellation kommer att besvaras fredagen den 12 juni.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 27 maj 2026

Klimat- och näringslivsdepartementet

Johan Britz (L)

Enligt uppdrag

Maria Åhrling

Expeditionschef

§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2025/26:275 och 277 till finansutskottet

2025/26:276 till justitieukskottet

§ 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Justitieukskottets betänkanden

2025/26:JuU38 Ett förstärkt samhällsskydd och tydligare reaktioner vid återfall i brott

2025/26:JuU35 Tillfällig verkställighet av svenska fängelsestraff utomlands

Utrikesutskottets betänkande

2025/26:UU19 Verksamheten i Nato 2025

Civilutskottets betänkande

2025/26:CU38 Ersättningsregler med brottsoffret i fokus

Försvarsutskottets betänkanden

2025/26:FöU16 Ändrade regler om tillstånd och tillsyn för Totalförsvarets forskningsinstitut

2025/26:FöU17 Sveriges militära stöd till Ukraina

2025/26:FöU18 Signalspaning i försvarsunderrättelseverksamhet – en modern och ändamålsenlig lagstiftning

Kulturutskottets betänkande
2025/26:KrU9 Attraktiva platser – bredare genomslag
för politiken för arkitektur, form och design

§ 6 Svar på interpellation 2025/26:442 om uttalanden om ätstörningsvården i Region Stockholm

Anf. 1 Socialminister JAKOB
FORSSMED (KD):

Fru talman! Markus Kallifatides har frågat finansministern om hon vidhåller att styret i Region Stockholm höjer skatten och lägger ned ätstörningskliniker för att man inte kan förstå att man kan prioritera och ha en skattepolitik som gynnar hårt arbetande människor. Vidare har Markus Kallifatides frågat finansministern om hon, om så inte är fallet, har för avsikt att inom sitt ansvarsområde vidta några åtgärder i förhållande till patienter, anhöriga, personal, tjänstemän och ansvariga politiker i Region Stockholm, och i så fall vilka.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Som jag svarade Markus Kallifatides på interpellation 2025/26:27 och Mathias Tegnér på interpellation 2025/26:57 den 24 oktober 2025 konstaterar Socialstyrelsen att det finns brister i dagens vård vid olika ätstörningar. Dessa rör jämlikhet, tillgänglighet, vårdutbud, kvalitet, kunskap, kompetens och väntetider till behandling. Samtidigt är den högspecialiserade vården underutnyttjad. Det finns ett stort behov av förbättringar.

Att stödja regionerna i utvecklingen av vård för personer med ätstörningsproblematik är ett prioriterat område för denna regering. Regeringen har tagit flera initiativ inriktade på att åtgärda brister som drabbar denna patientgrupp. För att nämna några satsningar har Socialstyrelsen på uppdrag av regeringen tagit fram nationella riktlinjer för vård och stöd vid ätstörningar. Riktlinjerna ska syfta till att förbättra vården och göra den mer jämlik (S2022/03297). Myndigheten har också fått i uppdrag att stödja implementering av dessa och tillhörande kunskapsstöd (S2025/01181).

Utöver det har Socialstyrelsen beslutat att viss vård vid svårbehandlade ätstörningar ska utgöra nationell högspecialiserad vård, som i dag bedrivs vid fem enheter. Tre av dessa bedriver sådan vård även för barn och unga.

Regeringen har vidare gett Socialstyrelsen i uppdrag att inrätta nationella utvecklingsteam som ska ge regionerna handfast och verksamhetsnära stöd i sin utveckling av psykiatri för ökad kvalitet, tillgänglighet och effektivitet (S2025/00657).

Regeringen har ingått en överenskommelse med Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, om ökad tillgänglighet till barn- och ungdomspsykiatri med kraftig förstärkning av statsbidrag. Dessa uppgick till 1 miljard kronor 2025 (S2025/00394) och lika mycket 2026 (S2026/00198).

En riktad satsning på 50 miljoner kronor genomfördes under 2025 för att öka tillgängligheten till barn- och ungdomspsykiatri och för att korta köer, med särskilt fokus på vården vid ätstörningar (S2025/01235), genom att bland annat främja övergång till den högspecialiserade vården. Regeringen avsatte också 100 miljoner kronor under 2026 för förstärkning av ätstörningsvården och beräknar avsätta ytterligare 100 miljoner kronor per år fram till 2028 (prop. 2025/26:1, utg.omr. 9).

Utöver det har regeringen haft riktade satsningar på vuxenpsykiatri. Under 2025 avsattes 250 miljoner kronor till att utöka antalet vårdplatser i vuxenpsykiatri, 200 miljoner kronor till att öka antalet platser för självmald inläggning inom heldygnsvården (S2025/01235) och 50 miljoner kronor för att utveckla och underlätta övergångar mellan barn- och ungdomspsykiatri och vuxenpsykiatri (S2025/01181).

Under 2026 satsade regeringen 1,5 miljarder kronor för att nationella utvecklingsinsatser ska genomföras för att stödja regionerna i arbetet med att stärka den specialiserade psykiatriska vården för vuxna med särskilt fokus på ökad vårdkapacitet. Regeringen avser att avsätta ytterligare 1,5 miljarder kronor 2027 och 1,2 miljarder 2028 (S2025/01528, S2025/02071 och S2026/00095).

Utöver detta fördelade regeringen genom överenskommelse med SKR 1,56 miljarder kronor i statsbidrag under 2025 (S2025/00155) och 1,32 miljarder kronor under 2026 (S2025/02163) för att stödja utvecklingen inom området psykisk hälsa och suicidprevention. Denna satsning inkluderar utöver vård – inklusive heldygnsvård, tvångsvård och andra komplexa vårdbehov – också förebyggande och främjande arbete.

Vidare har regeringen förtydligt och förstärkt stödet till anhöriga – såväl vuxna som barn – inom socialtjänstens och hälso- och sjukvårdens områden (prop. 2025/26:60).

Detta är mer än vad någon annan regering har gjort. Regeringen prioriterar psykiatri och ätstörningsvården. Nu behöver regionerna växla upp och intensifiera sitt arbete.

Anf. 2 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Det innehöll väl inte riktigt svar på mina frågor – jag kommer till det senare.

Så här uttalade sig finansminister Elisabeth Svantesson här i kammaren den 22 september 2025: Här i Stockholm höjer man skatten och lägger ned ätstörningskliniker eftersom man inte kan förstå att man kan prioritera och ha en skattepolitik som gynnar hårt arbetande människor.

Statsministern har för övrigt varit inne på samma spår, fru talman.

Jakob Forssmed och jag har redan i en tidigare interpellationsdebatt konstaterat att det saknades faktabakgrund för dessa påståenden. Den verkliga bakgrunden var att det under föregående och nuvarande

mandatperiod har pågått en omorganisering av ätstörningsvården i Region Stockholm med sikte på att leva upp till färskva nationella riktlinjer för vården om att bedriva mycket i öppenvård och även ha högspecialiserad vård på området.

Fru talman! Nu har också det enda företag som inte längre bedriver ätstörningsvård i Region Stockholm dömts att betala tillbaka pengar som man på ett felaktigt sätt fått i ersättning från Region Stockholm.

Detta är bakgrunden till min upprepade fråga till finansminister Elisabeth Svantesson, alltså om hon nu ser anledning att ändra sina tidigare uttalanden och om hon ser någon anledning till åtgärder från sin sida, inom ramen för sin tjänsteutövning, i förhållande till patienter, anhöriga och ansvariga politiker i Region Stockholm. Min fråga gäller alltså Elisabeth Svantessons uttalande om detta.

Jakob Forssmed gav mig ett långt svar om vad regeringen gör och inte gör på viktiga områden inom svensk hälso- och sjukvård. Det är inte min fråga.

Givet att jag inte har fått svar från vare sig Elisabeth Svantesson eller Jakob Forssmed om Elisabeth Svantessons uttalanden formulerar jag den här gången om frågorna. Ska vi förstå det, fru talman, som att dessa uttalanden om ätstörningsvården i Region Stockholm så att säga är så pinsamma att Elisabeth Svantesson själv inte vill svara på mina och andras frågor om dem? Eller är det möjligen så som vi har konstaterat tidigare, fru talman, det vill säga att struntprat om hälso- och sjukvårdsverksamhet i Region Stockholm är en så viktig del av Tidölagets valstrategi det här valåret att man på något sätt vill fortsätta?

Anf. 3 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD):

Fru talman! Man ska tolka svaret som att det är jag som är ansvarigt statsråd för frågor som rör ätstörningsvården och vård och stöd för personer med ätstörningsproblematik.

Det är så regelverket ser ut: Det är det statsråd som har ansvar för frågorna som kommer till kammaren för att diskutera dem. Den slutsatsen skulle ledamoten möjligen ha dragit förra gången han interpellade ett statsråd om olika uttalanden som hade gjorts något år och det sedan var jag som kom hit och svarade på frågorna. Det är så det ser ut – det är så det regelverk som Regeringskansliet lyder under är formulerat – och det är därför det är jag som är här.

Nu är det andra gången jag är här för att diskutera specifika uttalanden om ätstörningsvården snarare än ätstörningsvården i sig. Ätstörningsvården i Sverige fungerar inte tillräckligt väl. Det är därför vi behöver de nationella riktlinjerna, och det är därför de behöver följas upp. Det är därför vi behöver insatser från Socialstyrelsen för att se till att barn och unga i behov av ätstörningsvård ska få det. Det är därför regeringen gör en unik satsning på ätstörningsvården.

Vet ledamoten att vi i dag har högspecialiserad ätstörningsvård där platser står tomma för att regioner inte remitterar patienter till dem? Trots att det finns

personer i behov av vård står platser tomma. Det är extremt upprörande, tycker jag, och det är därför vi nu gör dessa riktade satsningar. Jag tror att den typen av frågor är mer intressant att diskutera än exakt vem som sa vad under något enskilt år – i alla fall här i riksdagens kammare.

Jag är väldigt angelägen om att de omfattande nationella satsningar som nu görs och som jag redogjorde för i mitt svar kommer patienterna till del. Det gäller både den satsning som vi gör på ätstörningsvården i Sverige, den omfattande satsning som vi gör på tillgängligheten inom barn- och ungdomspsykiatri och våra stora satsningar på vuxenpsykiatri.

Jag tänker också att det är bra för ledamoten att vara lite ödmjuk inför detta. Det är väl inte så att allting i ätstörningsvården i Stockholm fungerar perfekt? Företrädare för ledamotens eget parti har ju exempelvis sagt att matsituationen inte duger utan måste förbättras, och det vet jag att även mina partikamrater anser. Det behövs ett nytt kök, som ser till att ätstörningspatienter får bra mat så att vi slipper diskutera de olika måltider som inte ser aptitliga ut. Sedan vet jag att det kan finnas skäl till att maten ser ut på ett visst sätt vid ett visst tillfälle, men att maten inte är tillräckligt bra har ju även ledamotens eget parti sagt.

Det är samma sak när man lägger om en vårdverksamhet. Jag vill inte diskutera det i särskilt stor utsträckning, men det är klart att patienter kan komma i kläm. Det är klart att det finns skäl att ha viss ödmjukhet inför detta – och även inför att patienter i det här sammanhanget har fått hjälp av privata företag som har bedrivit ätstörningsvård på ett visst sätt. En del patienter har uppfattat det sättet som väldigt positivt och som att det har hjälpt dem till ett tillfrisknande.

Det är väl bara ett medskick i den här debatten, det vill säga att inte rikta fokus enbart mot enskilda uttalanden från olika personer och statsråd utan att också rikta blicken mot det man själv kan göra – nämligen att göra ätstörningsvården bättre.

Anf. 4 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Jag kan försäkra Jakob Forssmed om att jag har ett djupt engagemang för att svensk hälso- och sjukvård ska fungera väl.

Jag är dock inte ledamot av socialutskottet, och jag deltar i inte ärendebatter om hälso- och sjukvård, social omsorg med mera. Jag är riksdagsledamot från Stockholms stad, och jag har ställt konkreta frågor till finansminister Elisabeth Svantesson om hennes uttalanden. Jag har upprepat de frågorna till Jakob Forssmed, som jag vet är här för att svara på mina frågor – men som inte gör det.

Frågan gäller om Elisabeth Svantesson är beredd att ta ansvar för sina tidigare uppenbart vilseledande och grundlösa påståenden om det här viktiga området. Jag är inte här för att diskutera hälso- och sjukvården i Region Stockholm. Jag är inte här för att diskutera och fördjupa mig kring ätstörningsvård; jag saknar kunskap på det området.

Ätstörningsvården är ett viktigt och svårt vårdområde. Eftersom det ofta handlar om samsjuklighetssituationer för dessa ofta sköra patienter krävs det en bred palett av kompetens för att bedriva vårdverksamheten på ett riktigt bra sätt. Jag vill påpeka att tillgängligheten till den typen av vård har ökat mycket kraftigt i Region Stockholm under den här mandatperioden. Det gäller dock att vara väldigt ödmjuk gällande detta, och det tänker jag fortsätta vara.

Jakob Forssmed tog upp en specifik fråga som också har varit uppe i den allmänna debatten, nämligen den som har handlat om mat. Det har meddelats att just den frågan har adresserats av Region Stockholm och att man har fattat beslut om att bygga ett helt nytt tillagningskök vid Danderyds sjukhus. Vården i Region Stockholm bedrivs mycket seriöst, inklusive från det socialdemokratiska styret.

Ätstörningsvården i Region Stockholm har blivit något av ett tema, fru talman. Det finns alltså uttalanden inte bara från finansministern och socialtjänstministern utan även från utbildningsministern, arbetsmarknadsministern, EU-ministern, utrikesministern och vice statsministern. Här framträder ett mönster – en politisk strategi: Man försöker förmedla en bild av tillståndet i en specifikt känslig och viktig vårdverksamhet.

Min interpellation kanske är lite tjugig eftersom detta är andra gången jag ställer frågor kring samma uttalanden, men det är det min interpellation handlar om. Vad är det här för politisk strategi? Jag noterar att Jakob Forssmed – vad jag kan se – inte deltar i spridandet av uppenbart grundlösa och vilseledande uppgifter om specifik vårdverksamhet i Region Stockholm, och det uppskattas av många. Men vem är det som liksom har beslutat att det är så här det ska gå till detta valår?

Anf. 5 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD):

Fru talman! Återigen: Jag kan inte kommentera själva formfrågan mer än vad jag har gjort. Det är så regelverket ser ut gällande vem som svarar på interpellationer här i kammaren.

Vill man så att säga ha en mer allmänpolitisk debatt om olika personers uttalanden under 2025 kanske en annan plats än riksdagens kammare är lämpligare. Här tycker jag nämligen att vi ska diskutera sakfrågan. Ledamoten säger att han inte har någon djupare kunskap om sakfrågan, men det kan vara bra att skaffa sig den kunskapen innan man säger att alla dessa uttalanden är grundlösa, vilseledande och så vidare.

Jag tänker att det är bra att ha en ödmjuk ton i den här debatten, för det här är svåra frågor. Det är lätt att personer hamnar i kläm. Vi vet att ätstörningsvården inte fungerar tillräckligt bra. Den fungerar inte tillräckligt bra i Stockholm, och så är det även på många andra håll i landet. Det är en svår problematik. Detta rör inte minst väldigt sköra och utsatta personer som behöver få bra stöd och hjälp. Det finns ofta samsjuklighet, och detta är en sjukdom som man ofta, åtminstone till en

början, förnekar att man ens har. Det kräver särskilda insatser.

På det sättet är det inte så konstigt att frågan diskuteras. Det är många som är utsatta, och vi vet att ätstörningsdiagnoserna har ökat mycket kraftigt under de senaste åren. Vi vet att barn och unga matas med ätstört innehåll på sociala medier, vilket kan påskynda – och driva fram – den här typen av beteenden.

Jag tycker att det är utmärkt att Markus Kallifatides parti i Stockholm nu har dragit slutsatser om brister i ätstörningsvården vad gäller matsituationen. Det är någonting som många har efterlyst under lång tid, och nu drar man – till slut – slutsatser och vidtar åtgärder för att få en bättre måltidssituation på Stockholms centrum för ätstörningar.

Jag tycker som sagt att detta är utmärkt. Det visar väl också att det finns skäl att belysa den här vården, som under lång tid inte riktigt har haft det här ljuset på sig. Den vetenskapliga grunden har kanske inte alltid varit den bästa, men det är någonting som vi försöker ändra på nu. Vi ger medel till regionerna så att de ska remittera fler patienter. Fler nationella riktlinjer tas fram, och dessa följs upp och utvärderas. Alldeles snart kommer en utvärdering av hur det ser ut i den svenska ätstörningsvården. På så sätt kan vi göra den bättre.

Detta är långt fruktbarare än att återkommande diskutera enskilda personers uttalanden i en debatt om detta; det är i alla fall min uppfattning.

Anf. 6 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Min uppfattning är att det är riksdagsledamöters uppgift att granska regeringen. Detta inkluderar uttalanden som görs och som riskerar att bidra till osäkerhet, olust och i värsta fall ovilja att söka och sätta sin tilltro till den hjälp och det stöd som finns. Det är allvarligt när det sprids grundlösa och vilseledande påståenden om viktig – ibland livsviktig – hälso- och sjukvårdsverksamhet.

Jag konstaterar, för andra gången, att Elisabeth Svantesson varken själv eller genom Jakob Forssmed vill svara på de frågor som jag har ställt om hennes uttalanden. Det kommer inga svar på frågorna. Inte heller kommer det något svar på om finansministern genom ombud, socialminister Jakob Forssmed, avser att vidta några åtgärder med anledning av uttalandena.

Däremot presenteras en rad tankar från socialministern om viktig vårdverksamhet. Här finns det nog stora mått av samsyn mellan våra två partier. Det är dock inte vad den här debatten handlar om.

Fru talman! För mig framträder ett mönster: Nu när skolkoncernernas vinster och system med privata sjukförsäkringar ska skyddas, när enorma subventioner ska betalas ut till ny kärnkraft, när höginkomsttagares skattesänkningar ska försvaras och när opinionssiffrorna är dåliga kommer vilseledande påståenden och till och med rena lögnar om Region Stockholm som politisk strategi. Det är bedrövligt.

Anf. 7 Socialminister JAKOB
FORSSMED (KD):

Fru talman! Vi vidtar alltså en lång rad åtgärder för att förbättra den svenska ätstörningsvården. Det är vårt fokus. Ingen tidigare regering har gjort mer när det gäller satsningar på psykiatri och barn- och ungdomspsykiatri, på att öka tillgängligheten och höja kvaliteten och på att se till att vi får en kapacitetsförstärkning i hela den psykiatriska vården. Det är ju otroligt angeläget, med tanke på hur eftersatt den har varit under lång tid.

Detta handlar om några av samhällets sköraste och mest utsatta personer, och det gäller att ha fokus på att ge dem bästa möjliga vård och omsorg. Det kan säkert finnas skillnader i syn på metoder och annat, men det är där mitt fokus ligger. Jag tänker fortsätta att ha det fokuset, och jag tror att medborgarna tycker att det är mer angeläget än att här i kammaren diskutera enskilda uttalanden från olika personer.

Regeringen är fast besluten att fortsätta på den inslagna kursen och stärka ätstörningsvården och psykiatrin samt se till att de nationella riktlinjerna får större genomslag. Det är angeläget, såväl i Stockholm som i övriga landet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2025/26:459 om opinionsbildning och aktivism inom myndigheter

Anf. 8 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Fru talman! Josef Fransson har frågat mig om jag håller med om problembilden när det gäller opinionsbildning och aktivism inom myndigheter och om jag i så fall är beredd att initiera ett arbete med att förhindra att statliga myndigheter bedriver opinionsbildande verksamhet och aktivism.

En god förvaltningskultur handlar i grunden om att säkerställa att den offentliga förvaltningen är välfungerande och vilar på grundläggande demokratiska principer. För att upprätthålla ett högt förtroende för den offentliga förvaltningen måste anställda i offentlig förvaltning agera i enlighet med de lagar och principer som styr förvaltningen. Det gäller också i hanteringen av ärenden som rör beslut om stöd till civilsamhället.

Den statliga värdegrunden fungerar som vägledning för hur myndigheterna hanterar frågor om saklighet och opartiskhet i sin verksamhet. Det är viktigt att myndigheterna arbetar löpande för att säkerställa en god förvaltningskultur som inkluderar hela verksamheten och alla anställda. För att stödja myndigheterna i detta arbete har Statskontoret i uppgift att främja arbetet för en god förvaltningskultur och arbeta mot korruption i staten. Man tillhandahåller stöd av olika slag, inklusive webbutbildningar.

Vidare har regeringen nyligen beslutat om propositionen *Ett utökat straffrättsligt tjänstemannaansvar*. I propositionen föreslås att en ny brottsrubricering, missbruk av offentlig ställning, införs i brottsbalken.

Regeringen ser därmed till att det finns ett utvidgat straffansvar för olika typer av missbruk av offentlig ställning som inte är begränsat till åtgärder som vidtas vid myndighetsutövning.

Enligt myndighetsförordningen ska myndigheter tillhandahålla information om myndighetens verksamhet. Det är viktigt att myndigheternas informations- och kommunikationsverksamhet följs upp och regelbundet omprövas. Regeringen följer därför löpande hur myndigheterna prövar behovet av informations- och kommunikationsinsatser och har gett 31 myndigheter i uppdrag att redovisa kostnaderna för denna verksamhet samt hur verksamheten har bidragit till myndigheternas förmåga att uppfylla sina kärnuppgifter. Det är särskilt viktigt att myndigheterna är transparenta med kostnader och resultat när det gäller informations- och kommunikationsinsatser.

I augusti 2023 gav regeringen Statskontoret i uppdrag att kartlägga och analysera informations- och kommunikationsverksamhet som förvaltningsmyndigheter under regeringen riktar mot allmänheten. Statskontorets granskning visar att myndigheterna är väl medvetna om de krav som ställs på informations- och kommunikationsverksamheten. Enligt granskningen finns det enstaka exempel på myndigheter som har brustit när det gäller saklighet och opartiskhet i sin information och kommunikation till allmänheten.

Av regeringsformen framgår att det vid beslut om statliga anställningar endast ska fästas avseende vid sakliga grunder såsom förtjänst och skicklighet. Huruvida regeringen lever upp till denna bestämmelse i sitt utövande av utnämningmakten har vid flera tillfällen granskats av konstitutionsutskottet. Jag kan konstatera att andelen utnämnda myndighetschefer i Sverige med politisk bakgrund har varierat över tid men har legat mer eller mindre konstant sedan regerings-skiftet 2006.

KU har också uttryckt att politisk bakgrund inte ska vara diskvalificerande vid en tillsättning så länge endast sakliga grunder såsom förtjänst och skicklighet beaktas vid tillsättningen. Politisk erfarenhet kan vara en saklig grund att fästa avseende vid, och den får då värderas tillsammans med andra erfarenheter. Det är i sådana fall inte relevant vilket politiskt parti personen har en bakgrund i, utan det handlar då om det faktum att han eller hon har utfört uppgifter i en politisk och offentlig miljö på ett sådant sätt att det är meriterande för den tjänst som ska tillsättas.

Anf. 9 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! Jag tackar civilminister Erik Slottnér för svaret på min interpellation.

Jag har frågat civilministern om han håller med om att vi i Sverige har problem med att det såväl inom statens myndigheter som inom andra samhällsinstitutioner bedrivs opinionsbildning och aktivism och om ministern i så fall är beredd att initiera ett arbete mot detta. Ministern nämnde i sitt svar att vi har återinfört tjänstemannaansvaret. Det är mycket bra, även om vi

säkert kommer att få anledning att återkomma med justeringar av lagstiftningen när vi ser utfallet.

Jag upplever att vänstern har lyckats sätta en kultur inom många myndigheter så att det även efter ett regeringsskifte, som efter förra valet, finns myndigheter som obstruerar den nya regeringens reformarbete. Jag kan nämna ett alldeles färskt exempel på detta. Migrationsverket tycks ha beordrat in personal på helgövertid för att klubba igenom så många medborgarskapsärenden som möjligt innan de nya reglerna för medborgarskap träder i kraft den 6 juni. Det kommer nog att finnas anledning att följa upp detta.

Fru talman! Min interpellation handlar primärt om det som jag brukar kalla institutionaliserad korruption, där politiska partier, nästan alltid Socialdemokraterna, kan använda staten och dess offentliga resurser till gagn för det egna partiet.

Genom regeringens närpå oinskränkta utnämningssmakt har Socialdemokraterna genom åren ogenerat placerat ut personer som är lojala med partiet som generaldirektörer på större myndigheter och statliga bolag som är av vikt för partiet.

Inte minst myndigheterna kan sedermera användas för att slussa pengar till diverse civilsamhällsorganisationer som man på ett eller annat sätt tycker gagnar det socialdemokratiska partiet.

Ett tydligt sådant exempel var när man placerade ut den före detta partisekreteraren Carin Jämtin som generaldirektör på Sida, där hon till och med i strid med instruktioner från den nytillträdda regeringen skrev långa miljardekontrakt med bland annat en S-anknuten organisation som heter Forum Civ. Exempelen är dock många fler, och jag upplever att man lägger ut opinionsbildning på entreprenad genom att gödsla pengar på organisationer som driver frågor som man tycker om.

Om vi ska se på myndigheter som sådana finns det en som jag tycker att det är märkligt att den över huvud taget finns, för den sysslar i princip med opinionsbildning, och det är Jämställdhetsmyndigheten. För mig är det obegripligt att en högerregering inte genast avvecklar den. Jag tror att både jag och ministern vurmar för jämställdhet mellan könen – det är inte där som problemet ligger. Men jag vågar nog påstå att både jag och ministern har en något annorlunda syn på jämställdhet än den som jag menar råder innanför den nämnda myndighetens fyra väggar.

Fru talman! Jag vill fråga: Kan civilminister Erik Slottnér tänka sig att ta sig an arbetet för att stävja maktmissbruk och institutionaliserad korruption, som jag beskriver det, inom de svenska myndigheterna? Ett par lågt hängande frukter torde vara att myndigheterna inte ska tillåtas syssla med just politisk opinionsbildning och att de heller inte ska få slussa pengar till civilsamhällsorganisationer som driver politisk opinionsbildning.

Det finns mycket att diskutera kring de här frågorna, men nu rinner tiden ut.

Anf. 10 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Fru talman! Ordet aktivism är såklart ett subjektivt begrepp. Det ligger lite i betraktarens öga vad man lägger in i det och när man själv tycker att aktivism uppstår eller inte. Jag kan naturligtvis inte garantera att det – när det rör sig om en kvarts miljon statligt anställda – aldrig förekommer att personliga preferenser och uppfattningar påverkar ett och annat beslut.

Min breda och absoluta bild är dock att statliga tjänstemän på det stora hela utför sitt uppdrag mycket professionellt och enligt den så kallade statliga värdegrunden. Ibland har jag lite svårt för uttrycket, men vi kallar den så. Den statliga värdegrunden bygger på ett antal principer, och opartiskhet i tjänsteutövningen är en sådan princip. Det förväntar jag mig att man som anställd i staten gör, och min bild är också att detta sker.

Jag tar upp detta då och då, vill jag säga, med de myndighetschefer som jag har en dialog med och de myndigheter som jag som civilminister ansvarar för, vilket är ganska många – runt 35 stycken. Vi har en myndighetsdialog, och med vissa myndigheter förekommer detta ämne oftare än med andra myndigheter.

Vi som regering har också agerat och tagit ett antal beslut för att säkerställa att de principer som gäller för statligt anställda också efterlevs. Det är bland annat därför som vi har skärpt Statskontorets uppdrag vad gäller antikorrupsionsarbete och arbete mot risken för otillåten påverkan. Vi har också, som Josef Fransson känner till, gett ett särskilt uppdrag att utvärdera och utreda kostnaderna för och förekomsten av opinionsbildande kommunikationsverksamhet.

Vi har med anledning av Statskontorets granskning gett ett antal myndigheter i uppdrag i regleringsbrevet att faktiskt redovisa sina kommunikationskostnader. Vi menar att myndigheter ska ha en restriktiv och lite återhållsam syn på kommunikationsverksamhet. Vi ser att kostnaderna för kommunikation har stuckit iväg betydligt mer än myndigheternas övriga kostnader över tid. Det ser vi med viss oro på, och därför vill vi fördjupa oss i att myndigheterna redovisar sina kostnader för kommunikation.

En del myndigheter har ett tydligare kommunikationsuppdrag i sin instruktion. Jämställdhetsmyndigheten är en sådan myndighet. Det är sant att regeringen inte har kommit fram till att den myndigheten ska avvecklas. Jag vet att det finns partier i Tidökonstellationen som tycker detta, enligt tidigare beslut – två av dessa partier står här nu i riksdagens talarstol – men regeringen har inte lagt fram några sådana förslag. Det är dock fritt fram att driva dem i kommande budgetförhandlingar som jag hoppas att vi ska fortsätta kunna ingå i de kommande fyra åren.

Alliansregeringen gjorde under sin första mandatperiod mellan 2006 och 2010 en ganska radikal omläggning av utnämningsspolitiken – då var det Mats Odell som var ansvarig för detta. Det har också gjort att det i dag är mycket svårare att slentrianmässigt utse myndighetschefer efter partibok. I dag behöver man faktiskt motivera detta.

Sedan ska man inte säga annat än att politisk bakgrund och erfarenhet av att vara bland annat statsråd faktiskt kan vara meriterande för vissa typer av myndighetschefer. Risken att generaldirektörer och andra myndighetschefer utses efter partibok har dock minskat betydligt. Det är väldigt bra för att undvika risken för exempelvis aktivism och partiskt tjänstemannaagerande.

Anf. 11 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! Tack för svaret, civilminister Erik Slottner!

I Sverige har vi, som sagt, något som jag brukar benämna institutionaliserad korruption. Det är ett system där politiska partier, i synnerhet Socialdemokraterna, kan använda statens och det offentliga resurser till gagn för det egna partiet.

Socialdemokraternas kreativitet på detta område har varit stor och benämns i vissa sammanhang Socialdemokraternas kommandohöjder. Genom dessa kommandohöjder kan man sedermera fylla kassan och utöva makt. Särskilt användbart är detta när Socialdemokraterna hamnar i opposition, som just nu, då myndigheterna, menar jag, har en tydlig tendens att obstruera Tidösamarbetets reformagenda.

Fru talman! Under den så kallade arbetarrörelsens paraply finns en lång rad institutioner som är mer eller mindre kända för att vara en del av socialdemokratins. Vi har naturligtvis LO, med fackförbunden Metall, Byggnads, Handel, Kommunal och ytterligare nio medlemsförbund. Vi har Arbetarnas bildningsförbund, som är det största bildningsförbundet och som årligen håvar in hundratals miljoner i bidrag, men också PRO, Hyresgästföreningen, Olof Palmes Internationella Center och det tidigare A-lotteriet. Alla dessa organisationer har ofta fått skraddarsydd lagstiftning för att tjäna partiet med pengar, opinionsbildning och politisk makt.

Utöver detta finns det en lång rad stora företag med kopplingar till just Socialdemokraterna, såsom Coop, Riksbyggen, Fonus, Folksam och många fler. Professor emeritus Lars Jonung från Ekonomihögskolan vid Lunds universitet har beskrivit detta som det S-styrda affärskomplexet och att denna struktur öppnar för politisk korruption, då kommuner som är S-styrda har använt den politiska makten för att stödja nämnda S-företag.

Ett annat stort problem som jag var inne på i mitt förra anförande är att regeringar, framför allt socialdemokratiskt ledda, i stor omfattning har lagt ut opinionsbildningen på entreprenad. Det har man gjort dels till alla institutioner som ryms under den så kallade arbetarrörelsens paraply, dels genom att strö skattemedel över organisationer som driver frågor som man av maktpolitiska skäl tycker om.

Flödena av skattemedel är väldigt svåra att överblicka, för det är inte sällan en civilsamhällesorganisation får bidrag från flera olika offentliga institutioner samtidigt. Förutom rena bidrag sker det också

transaktioner genom att organisationer säljer dyra utbildningar och certifieringar till kommuner.

Jag tycker sammantaget att det är dystert att en högerregering lämnar walkover i så många av dessa frågor. Jag menar att detta är en form av korruption, institutionaliserad korruption, där man i praktiken använder staten och statsmakten som en del av det egna partiet.

Ett exempel på detta är att en presschef för LKAB gick ut och gjorde en kampanj för vindkraft. Då blev man ju lite misstänksam och funderade på vad det är för en person som går ut och gör en kampanj för vindkraft som bara råkar rimma väl med Socialdemokraternas syn på vindkraft. Det råkade då vara en gammal statssekreterare för just Socialdemokraterna som hade fått ett sådant jobb.

Just det här tycker jag att vi som inte tillhör vänsterpartierna bör ta tag i.

Anf. 12 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Fru talman! Det är lite svårt att sätta fingret på detta. Det Josef Fransson säger, ja, det kan ju förekomma. Det är inte så att jag står här och säger att vi inte har några som helst problem med detta.

Jag vill ändå säga att man måste skilja på saker. Det blandas ihop en hel del i Franssons inlägg. På det stora hela är det min övertygelse och min bestämda uppfattning att av den kvarts miljon anställda vi har i staten jobbar de allra flesta mycket professionellt och håller sitt uppdrag att bland annat vara opartisk mycket högt. De är stolta över det uppdrag de har och vill tjäna staten, oavsett vilken regering som sitter. På det stora hela funkar det så.

Historiskt sett finns kopplingarna som Josef Fransson beskriver här, till viss del. Inte minst på kommunal nivå har vi sett tecken på detta.

Utnämningsspolitiken är en av de frågor som vi har varit kritiska till gentemot Socialdemokraterna. En av de många orsakerna till att de dåvarande allianspartierna vann valet 2006 kan faktiskt ha varit utnämningsspolitiken, för människor var trötta på detta och det fanns absolut inslag av korruption. Det var därför vi ändrade utnämningsspolitiken, och vi har i dag en mycket bättre fungerande ordning för utnämningar än vi hade före 2006.

Det är otroligt viktigt att jag som minister inte går in i enskilda ärenden. Jag kan inte säga att det här är tecken på aktivism och korruption, utan det har vi andra system för att upptäcka. Däremot är det regeringen som utser generaldirektörer och andra myndighetschefer, och det är jätte viktigt att vi utser chefer som klarar av att förebygga korruption, otillåten påverkan och så kallad myndighetsaktivism. Jag menar att vi gör också det på ett bra sätt. Vi tar upp detta i våra myndighetsdialoger.

Om det framkommer exempel på att myndigheter aktivt jobbar emot regeringen är det väldigt allvarligt. Då måste det komma fram. Då måste den minister som ansvarar för just den myndigheten ta generaldirektören i örat, kalla till samtal och se till att åtgärder vidtas.

Men det måste falla på respektive minister att göra det för respektive myndighet, för uppstår detta är det väldigt allvarligt.

Vi kan inte heller helt förneka risken för en och annan konspirationsteori i detta fall. Det kan finnas näringsidkare eller privatpersoner som är arga på ett myndighetsbeslut i fall där myndigheten fullt ut har följt lagen som gäller men man som enskild inte gillar beslutet. Då anklagar man olika tjänstepersoner för att utöva myndighetsaktivism, när de i själva verket bara har förhållit sig till den lagstiftning som gäller.

Det är också viktigt att vi politiker stiftar lagar som gör att tjänstemän i våra myndigheter kan fatta beslut som är rimliga. Det faller tillbaka på oss.

På den lokala nivån är det jätteviktigt att vi har en alert opposition och alerta medier och journalister som upptäcker när den här typen av fall kommer upp och att vi bedriver opinionsbildning och ser till att vi får nya politiska styren om vi tycker att vi har politiker som är korrupta.

Vi ska naturligtvis undvika korruption i vårt land. Sverige är också ett av världens allra minst korrupta länder, vilket jag är väldigt glad för.

Anf. 13 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! Tack för svaret, civilminister Erik Slottnér!

Jag är fullt medveten om att jag i mitt förra inlägg blandade in lite ur andra ministrars portföljer. Tyvärr har det ju visat sig att det inte fanns någon minister som hade ansvar för samtliga av Socialdemokraternas kommandohöjder, som jag har nämnt. Men det är ändå dem jag vill prata om lite grann.

Vad ska man då göra åt det här? Utnämningmakten kan förbättras ytterligare, menar jag. Det skulle komma med en stor politisk kostnad att utnämna diverse kompisar och politruker och använda utnämningmakten som förhandlingsvaluta om det i stället var riksdagen som klubbade beslutet. Om man då kommer med nomineringar från regeringen, och man har förmodligen majoritet här i kammaren, kommer det ändå med en politisk kostnad att försöka nominera någon som är utsedd på andra grunder än just meriter. Att vi ska flytta utnämningmakten till riksdagen är något som jag personligen driver, för det skulle minska utrymmet för korruption hela vägen ut i Myndighetssverige.

Jag tycker också att vi borde se till att civilsamhället inte får pengar för opinionsbildning på det sätt som sker i dag. Det borde vi kunna lagstifta om eller ge tydliga instruktioner om. Jag tycker inte att myndigheter ska kunna opinionsbilda så fritt som de kan i dag – eller statliga bolag, för den delen. Det borde finnas eller skapas tydliga instruktioner och lagar för att stävja det här otyget. Det är på allvar, det här otyget, och det är välanvänt av vissa partier i den här kammaren.

Tack för interpellationsdebatten, Erik Slottnér!

Anf. 14 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Fru talman! Myndigheternas främsta uppdrag är absolut inte att opinionsbilda. Det ska undvikas så länge det inte finns ett tydligt opinionsbildande uppdrag i instruktionen, vilket möjligtvis kan finnas i någon myndighet. Levande historia har ett sådant uppdrag, och det tycker jag i och för sig att de ska ha, men med ett fåtal undantag är det ändå så att myndigheterna inte ska hålla på med opinionsbildning. Det är inte därför vi har myndigheterna, utan myndigheternas främsta uppdrag är att se till att de beslut som fattas av riksdag och regering ska bli verklighet där ute.

Myndigheter och tjänstemän arbetar på regeringens uppdrag, och det förväntar jag mig och förutsätter jag att de gör. Förekommer det fall av korruption eller egna agendor hos enskilda tjänstemän är det jätteviktigt att detta kommer upp till ytan. Nu har vi också ny lagstiftning som kommer att öka möjligheterna att agera rent straffrättsligt mot den typen av agerande.

Regeringen har också stärkt arbetet mot korruption och otillåten påverkan. Vi har särskilt granskat just kommunikationskostnader. Vi har nu gett ett antal myndigheter i uppdrag att redovisa och motivera sina kostnader för kommunikation, för vi tycker att det är oroande att utgifterna för just kommunikation har ökat så mycket mer än utgifterna för den genomsnittliga verksamheten.

Regeringen agerar alltså. Jag saknar fortfarande konkreta förslag från Josef Fransson och svar på exakt hur vi ska komma åt det som insinueras. Att flytta utnämningmakten till riksdagen tror jag är en dålig idé. Det skulle skapa väldigt mycket av lager på lager och göra att hela processen blir väldigt osmidig och tar väldigt lång tid.

Låt oss diskutera fler förslag! Men arbetet mot korruption förblir väldigt viktigt även framöver.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2025/26:470 om Israels angrepp på flottiljen Global Sumud

Anf. 15 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGÅRD (M):

Fru talman! Lorena Delgado Varas har frågat mig vilka omedelbara diplomatiska åtgärder jag avser att vidta för att offentligt fördöma hanteringen av de 175 civila, inklusive de svenska medborgarna, samt kräva att Israel omedelbart släpper dem.

Lorena Delgado Varas har också frågat om regeringen kommer att begära ett officiellt uttalande från Grekland om huruvida man, som stat med ansvar för sjöövervakning i området, ingrep eller försökte förhindra överfallet på internationellt vatten.

Vidare har Lorena Delgado Varas frågat om jag och regeringen avser att driva frågan i EU:s utrikesråd för att verka för riktade sanktioner mot de ansvariga samt för rättsliga åtgärder enligt internationell rätt.

Lorena Delgado Varas har vidare frågat om jag och regeringen kommer att agera för en oberoende internationell utredning av brotten mot FN:s havsrättskonvention och Solaskonventionen i samband med attacken.

Lorena Delgado Varas har också frågat vilka konkreta steg jag och regeringen är beredda att ta för att säkerställa att flottiljen, eller andra humanitära sjötransporter, ska kunna fortsätta sitt uppdrag.

Lorena Delgado Varas har till sist frågat om jag och regeringen ger något stöd till familjerna till de svenska medborgare som deltog i flottiljen.

Redan före det israeliska ingripandet den 30 april mot flottiljen utanför Kreta tog Utrikesdepartementet och Sveriges ambassad i Tel Aviv kontakt med israeliska företrädare för att tydliggöra Sveriges förväntan på att svenska medborgares rättigheter, inklusive konsulara rättigheter, respekteras samt vikten av svenskars säkerhet. Jag framförde även detta direkt till min israeliska motpart.

Den svenska medborgare som frihetsberövades av Israel i samband med att flottiljen bordades är inte längre frihetsberövad.

Utrikesdepartementet sände ned särskilt utbildad förstärkningspersonal i syfte att stödja ambassaderna i Aten och Tel Aviv och stod i löpande kontakt med anhöriga.

Enligt krigets lagar har Israel ett visst utrymme att stoppa och kontrollera fartyg på internationellt vatten.

Anf. 16 LORENA DELGADO VARAS (-):

Jag hoppas att ministern den här gången stannar kvar och debatterar fullt ut, inte som förra gången.

Folkrättsliga principer kräver olika villkor för en laglig blockad. Vi har alltid konstaterat att Israels blockad av Gaza är olaglig. Oaktat det får Israel inte stoppa humanitär hjälp, men det var precis vad de gjorde. Eftersom blockaden är olaglig och Israel inte har rätt till vattnet utanför Gaza har de heller inte rätt att stoppa fartyg på internationellt vatten. Ändå säger ministern att Israel har ett visst utrymme. Det är fel – juridiskt fel – och det är farligt att ministern gång på gång säger detta.

Internationella domstolen utfärdade order i januari, mars och maj 2024 om omedelbar humanitär tillgång till Gaza. Global Sumud Flotilla opererade i enlighet med dessa order. Ändå valde Israel att attackera fartygen. Malmer nämner inte Internationella domstolen en enda gång.

Ministern reducerar de 175 civila och de ytterligare 485 till en konsular fråga om en svensk, men frågan är mycket större än så. Gång på gång attackeras humanitära hjälpinsatser på internationellt vatten. Vad gör regeringen för att kräva ansvar och att lagen ska följas? Var finns solidariteten?

Ministerns svar handlar om att göra Sverige till ett land som inte tar ansvar och som ska slippa att göra något när ett folkmord sker. Detta har vi konstaterat för länge sedan.

Ministern berättade att hon haft kontakt med Israel och att hon förväntar sig att svenskars rättigheter respekteras. Israel bryr sig inte om förväntningar; det vet vi redan. Detta har vi konstaterat för länge sedan. Det Israel bryr sig om är konsekvenser. Så var är konsekvenserna för Israel? Var är fördömandena? Kontakt är inte diplomati. Kontakt är att vara medhjälpare till det som händer.

Ministern vägrar att svara på vad Sverige ska göra framåt. Jag frågade hur vi ska skydda framtida flottiljer. Svar: Inget. Hur ska vi stödja familjerna? Njaa, så där. Hur ska vi driva på för sanktioner i EU? Svar: Nästan ingenting. Ministern svarar inte på någonting. Hon berättar lite om vad hon har gjort, vilket är nästan ingenting – under mer än två år av pågående folkmord.

Det är flera folkrättsbrott som Malmer blundar för. Hon legitimerar en olaglig blockad. Hon ignorerar Internationella domstolen. Hon glömmer de hundratals som mördats under folkmordet. Hon glömmer de tusentals som kidnappats av Israel, som torterats, våldtagits och misshandlats, även de som hade för avsikt att föra fram humanitär hjälp. Hon erbjuder kontakt i stället för handling. Hon vägrar att svara, helt enkelt. Det är skamligt.

Anf. 17 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Som jag nämnde har Israel enligt sjökrigets lagar ett visst utrymme att stoppa och kontrollera fartyg på internationellt vatten under vissa förutsättningar. Det är naturligtvis inte bara något jag säger, utan en lång rad folkrättsjurister gör denna bedömning. Naturligtvis är det deras bedömningar jag lutar mig mot när jag gör ett sådant uttalande.

Samtidigt gäller havsrätten, inklusive FN:s havsrättskonvention, rätten till fri sjöfart och Solaskonventionen. Det hindrar dock inte att Israel har rätt att upprätthålla sin sjöblockad.

Utrikesförvaltningen har ingen möjlighet att ge konsulärt stöd till havs men bistod de svenska deltagarna såväl i Grekland som i Israel. Sveriges ambassad i Tel Aviv stod i löpande kontakt med israeliska myndigheter för att bland annat framföra tydliga budskap om vikten av svenskarnas säkerhet och respekten för deras rättigheter, inklusive konsulara rättigheter.

Även UD stod i kontakt med israeliska myndigheter. Specialutbildad snabbinsatspersonal sändes från UD till Israel och Grekland för att stödja våra ambassader i det konsulara arbetet. Det är inte oviktigt. Jag tycker att det är intressant att Lorena Delgado Varas säger att kontakt inte är diplomati. Då har man nog inte förstått så mycket av vad diplomati handlar om.

Sedan sa Lorena Delgado Varas att regeringen inte tar ansvar. Det kunde inte vara mer fel. Förra året var Sverige den största givaren i EU av humanitärt stöd till Gaza. Till skillnad från flottiljresenärerna ser vi till att vi använder oss av organisationer som säkerställer att hjälpen faktiskt kommer fram.

Jag kan inte frigöra mig från tanken, fru talman, att flottiljerna handlar mycket mer om att rikta ljus mot

sig själv än om att säkerställa att humanitär hjälp faktiskt kommer in i Gaza. För oss i regeringen är det de barn som lider på ett helt fruktansvärt sätt i Gaza som står i centrum för det vi gör. Det är därför vi ser till att vi jobbar genom organisationer som World Food Programme – för att verkligen se till att dessa barn får mat för dagen. Vi ger oss inte ut på strapatser för att rikta ljus mot oss själva utan att säkerställa att hjälpen kommer fram. Det har barnen inte tid med.

Slutligen, fru talman, är vi drivande i EU för att genomföra ytterligare sanktioner mot den israeliska regeringen, för att vi är bekymrade över att vi fortfarande inte ser ett fullt humanitärt tillträde till Gaza och över att man så offensivt genomför bosättningar på Västbanken. Därför vill vi införa sanktioner mot aktivistiska israeliska ministrar.

Anf. 18 LORENA DELGADO VARAS (-):

Jag vet verkligen inte vad jag ska säga om ministrarnas svar om att Global Sumud Flotilla riktar ljus mot sig själv. Flera där blev våldtagna. Flera kom hem med brutna ben. Det enda de har med sig är mat, medicin och andra hjälpmedel för att kunna garantera en vardag i Gaza.

Regeringen skickar humanitärt stöd, men det humanitära stödet kommer ju inte fram i tillräcklig mängd. Folket i Gaza svälter, och det är sanningen. Folket får fortfarande utstå bomberna, och det är också en sanning.

Ministerns svar i dag är detsamma som efter den förra Global Sumud Flotilla: Israel har rätt att stoppa och kontrollera. Jag säger också samma sak igen: stoppa och kontrollera – inte kidnappa, inte tortera, inte våldta, inte misshandla.

Sverige ska följa de folkrättsliga principerna, och här ingår humanitär rätt. Tolkar man principerna korrekt får Sverige inte aktivt understödja en stat som begår brott. Ändå väljer ministern att göra det, dels genom att vara passiv, dels genom att öka handeln med Israel i stället för att stoppa den helt. Principerna innebär också att alla myndigheter ska agera för att stoppa överträdelserna. Då kan man inte agera med dubbla måttstockar, ministern, och agera mot Ryssland för att man är buddy med Ukraina men inte agera mot Israel för att man är buddy med en folkmordsstat.

För att en blockad ska vara laglig krävs flera saker, och vi och det internationella samfundet konstaterar att blockaden mot Gaza är olaglig. Det är grunden.

Alla båtar som bordades, och där volontärerna kidnappades, befann sig på internationellt vatten, långt från Israel och Gaza. De var utanför Grekland och Cypern, alltså inom EU. Det här är en kränkning av staters rättigheter, och det om något borde oro ministern.

Israel agerar på detta sätt för att deras agerande inte har fått några som helst konsekvenser. Jag hoppas att ministern inte tar upp sanktionerna mot bosättarna, som var typ 15 förra året. Det är ingenting mot de konsekvenser Israels agerande borde ha fått för länge sedan.

Sanningen är att Israel inte har rätt att stoppa humanitär hjälp. Det vet jag, ministern och alla som jobbar med sådana här frågor. Detta är det viktigaste.

Sumud Flotilla transporterade mat, medicin och skolmaterial, inget annat. Man praktiserade civil olydnad, inte våld. Men det var våld man mötte.

Jag hoppas att ministern tar sitt ansvar och har mod att stå emot Israel, för det räcker nu. Det räcker med bomber, mordande och tortyr.

Anf. 19 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag vill påminna ledamoten om att rikta sitt anförande till talmannen.

Anf. 20 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Låt mig vara väldigt tydlig med att regeringen ser mycket allvarligt på den humanitära situationen i Gaza. Civilbefolkningens humanitära behov är enorma, och mer nödhjälp måste komma in. Men stödet måste inte komma in sjövägen. Tvärtom är det vår skyldighet att säkerställa att varje skattekrona vi använder för att försöka hjälpa barnen i Gaza verkligen har största möjliga chans att verkligen hjälpa. Det är därför vi väljer att gå via organisationer som vi vet kan komma in och verka i Gaza, som World Food Programme.

Man kan tycka att de som ger sig ut på dessa seglatser vid det här laget borde ha lärt sig att hjälpen inte kommer fram och att det är kostsamt slöseri att använda sig av denna metod. Dessutom drar detta enorma resurser från Utrikesdepartementet, resurser som vi hade kunnat använda på ett mycket bättre sätt. Jag tycker att man tar på sig ett ganska stort ansvar när man ådrar Utrikesdepartementet så stora kostnader.

Regeringen kommer att fortsätta att ställa tydliga krav på ett obehindrat humanitärt tillträde för FN, internationella icke-statliga organisationer och humanitära aktörer. Vi arbetar inom EU för att på olika sätt både politiskt och ekonomiskt öka trycket på Israel. Regeringen har konsekvent både bilateralt och genom EU understrukt Israels skyldighet att agera i enlighet med folkrätten, inklusive den internationella humanitära rätten.

Sveriges humanitära stöd till Gaza är som jag nämnde tidigare omfattande, och så sent som nu i veckan beslutade regeringen om ett stödpaket på 235 miljoner kronor med särskilt fokus på vårdinsatser. Jag kan tillägga att regeringen i mars beslutade om ett stödpaket till Gaza på 555 miljoner kronor med särskilt fokus på barns välbefinnande, hälsa och återhämtning. Målet är att dessa medel bland annat ska möjliggöra att cirka 150 000 barn ska få tillgång till förbättrad hälsovård och att cirka 50 000 barn ska kunna återgå till lärande. Sveriges samlade humanitära bistånd till Palestina sedan den 7 oktober 2023 uppgår nu till över 2,4 miljarder kronor, och som jag nämnde var vi förra året den största givaren i EU av humanitärt stöd till Gaza. Därtill fortsätter Sverige att ge stort kärnstöd till flera

av de centrala aktörer som fortfarande är verksamma på marken.

Anf. 21 LORENA DELGADO VARAS (-):

Jag blir helt ställd av hur ministern svarar på mina frågor. Hon stoltserar med de miljoner Sverige skickar till Gaza. Samtidigt bidrar Sverige med minst lika mycket till Israel via handel och samarbeten. Svenska universitet har inte ens stoppats från att samarbeta med israeliska universitet trots att vi vet att de israeliska universiteterna arbetar kontinuerligt med att förstärka folkmordet.

Regeringen kan inte ge bidrag på detta sätt och samtidigt stödja staten Israel. Det förlänger folkmordet. Det enda rätta vore att regeringen stoppar handeln och samarbetena med Israel och kräver att Israel upphör med sitt folkmord.

Ministern har haft många chanser att fördöma Israel, utreda och agera på riktigt, men hon har valt att inte göra det. I två och ett halvt år har ministern haft chansen att fördöma Israel men aldrig gjort det. Ministern väljer kontinuerligt Israel framför folkrätten. Det är sanningen. Det går inte att stoltsera med pengarna man skickar till humanitär hjälp när man samtidigt stöder israelisk militärindustri genom inköp till Sverige och stöder israeliska universitet som förstärker folkmordet. Det funkar inte. Detta vet ministern mycket väl, och därför drar man ut på det här.

Mina tankar går till människorna i Palestina, för det är de som står främst. Jag hoppas att ministern gör det hon bör göra.

Anf. 22 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Sverige är ett av de länder i EU som allra tydligast driver på för att sätta ytterligare press på Israel. Vi gör det mot bakgrund av bosättningarna på Västbanken, där vi ser en mycket allvarlig utveckling. Exempelvis ska det på måndag upphandlas byggprojekt i E1-området. Detta diskuterades på det informella rådsmötet i går på Cypern, och Sverige och Frankrike drev då tillsammans på för ytterligare differentiering av varor från bosättningar. Sverige är också pådrivande på många andra sätt inom EU för att sätta ytterligare press på Israel. Men detta väljer interpellanten givetvis att bortse från eftersom det inte passar in i hennes narrativ.

Fru talman! Det jag framför allt vänder mig mot och generellt har svårt för är symbolpolitik, det vill säga politik som kanske känns bra i den egna magen men som verkligen inte gör skillnad på riktigt, och de som ger sken av att dessa flottiljer är det enda sättet att hjälpa Gaza ägnar sig inte åt något annat än symbolpolitik.

Då är det intressant att interpellanten säger att det för mig som minister inte går att stoltsera med vår humanitära hjälp. Varför gör det inte det, fru talman? Vi levererar mest humanitär hjälp till Gaza av alla EU-länder. Nu skakar interpellanten på huvudet. Det är också intressant: Fakta biter inte. Det är mer symboler

som biter. Men detta tycker man alltså inte att vi ska stoltsera med.

Jag är väldigt stolt över att regeringen väljer att fatta svåra beslut och avsätta mycket medel till organisationer som verkligen kan få in hjälp i Gaza. Det är det som betyder något för mig, inte att ta filmer under seglatser som aldrig leder till att ett enda gram mat kommer in till barnen i Gaza.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2025/26:478 om Sveriges agerande för skydd för civila humanitära konvojer

Anf. 23 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Jacob Risberg har frågat mig vilka diplomatiska åtgärder jag har vidtagit hittills, bilateralt gentemot Israel och inom EU, för att kräva ett snabbt, säkert, obehindrat och uthålligt humanitärt tillträde till Gaza.

Jacob Risberg har även frågat vilka delar av den diplomatiska verktygslådan jag är beredd att använda för att markera mot Israel när humanitärt tillträde hindras och civila humanitära fartyg stoppas på internationellt vatten.

Jacob Risberg har också frågat huruvida jag avser att kräva att Israel håller fler gränsövergångar öppna, släpper in journalister, undanröjer administrativa och logistiska hinder samt garanterar humanitära organisationers möjlighet att verka i hela Gaza.

Vidare har Jacob Risberg frågat varför regeringen inte har reagerat skarpare på uppgifterna om att Israel stoppat civila humanitära fartyg på internationellt vatten och fört personer, däribland en person som uppges ha svenskt medborgarskap, till Israel.

Jacob Risberg har därutöver frågat huruvida jag anser att civila humanitära fartyg på internationellt vatten omfattas av rätten till navigationsfrihet samt om jag är beredd att offentligt bekräfta den principen i relation till flottiljer med humanitärt syfte till Gaza.

Slutligen har Jacob Risberg frågat vilka konsekvenser jag anser att det bör få för Sveriges och EU:s relationer med Israel om Israel fortsätter att begränsa humanitärt tillträde till Gaza och ingripa mot civila humanitära konvojer.

Jag vill inleda med att understryka att regeringen ser mycket allvarligt på den humanitära situationen i Gaza. Civilbefolkningens enorma humanitära behov kvarstår, och omfattande tillträdeshinder försvårar möjligheten för den hjälp som behövs att nå fram.

Regeringen kommer att fortsätta att aktivt driva frågan om obehindrat, säkert och varaktigt humanitärt tillträde. Detta görs genom våra egna kontakter med Israel, genom EU samt genom våra multilaterala partner till dess att dessa krav har uppnåtts. Utöver dialogen med Israel fortsätter regeringen att verka för åtgärder som ökar pressen på Israel.

Rätten till fri sjöfart är en grundläggande del av havsrätten. Samtidigt har Israel enligt krigets lagar ett visst utrymme att stoppa och kontrollera fartyg på internationellt vatten.

Sverige och EU är mycket tydliga med att det är Israels folkrättsliga skyldighet att säkerställa obehindrat humanitärt tillträde. Utrymmet att stoppa och kontrollera fartyg enligt sjökrigets lagar påverkar inte denna skyldighet.

I anslutning till det israeliska ingripandet mot sjöflottiljen den 30 april har regeringen till Israel framfört vikten av att svenskars säkerhet och rättigheter, inklusive konsulära rättigheter, respekteras. Jag har även framfört detta direkt till min israeliska motpart.

Den svenske medborgare som frihetsberövades av Israel i samband med att flottiljen bordades är inte längre frihetsberövad.

Utrikesdepartementet sände ned särskilt utbildad förstärkningspersonal i syfte att stödja ambassaderna i Aten och Tel Aviv och stod i löpande kontakt med anhöriga. UD har ingen möjlighet att bistå konsulärt eller på annat sätt till havs. Om svenska medborgare förs i land av israeliska myndigheter finns beredskap att ge konsulärt stöd.

Anf. 24 JACOB RISBERG (MP):

Fru talman! Tack till utrikesministern, som är här i dag för att i denna interpellationsdebatt ge svar på de frågor jag ställt!

Det är intressant, och vi har nog lärt oss ganska mycket om det nu, vad det fokuseras på när vi får den här typen av svar. Jag gjorde kanske ett misstag när jag lyfte in att en svensk var en av de tillfångatagna från flottiljen, för i princip halva svaret handlade om den konsulära hjälp som den här svensken har fått. Det var inte riktigt det jag efterfrågade i mina frågor till ministern.

Den kanske mest intressanta frågan, som vi aldrig riktigt kommer till botten med, är huruvida utrikesministern anser att civila humanitära fartyg på internationellt vatten omfattas av rätten till navigationsfrihet samt om hon är beredd att offentligt bekräfta den principen i relation till flottiljer med humanitärt syfte till Gaza.

Det som kanske kommer närmast den frågan i utrikesministerns svar är när hon säger att rätten till fri sjöfart är en grundläggande del av havsrätten. Där är vi överens. Samtidigt, fortsätter hon, har Israel enligt krigets lagar ett visst utrymme att stoppa och kontrollera fartyg på internationellt vatten.

Ja, det finns en sådan rätt, men då finns det några saker som måste vara uppfyllda. Först och främst måste det finnas en sjöblockad som är laglig. Det som reglerar huruvida sjöblockader är lagliga eller inte är San Remo-manualen från 1994, där man talar om hur en blockad kan användas i krigstid.

Då finns det fem villkor som måste vara uppfyllda. Blockaden måste formellt deklarerars och offentliggöras. Den måste verkställas effektivt i praktiken. Den måste tillämpas opartiskt på alla fartyg. Den får inte

blockera tillträde till neutrala hamnar eller kustlinjer. Den får inte heller stoppa leveranser av humanitärt bistånd till civila.

Grejen är att alla dessa fem villkor måste vara uppfyllda, annars är inte sjöblockaden laglig.

De fyra första kriterierna kan man eventuellt påstå är uppfyllda. Men det femte är alltså att man inte får stoppa leveranser av humanitärt bistånd till civila, och det är det denna blockad har gjort – inte bara sedan den 7 oktober 2023 utan också i decennier sedan tidigare. Det innebär att blockaden inte är laglig.

Det visar också de domstolsutslag från Internationella domstolen som kom i början av 2024. Både i januari, i mars och i maj sa Internationella domstolen att såväl blockaden som okupationen var olaglig och krävde obehindrat humanitärt tillträde till Gaza.

Fick vi obehindrat humanitärt tillträde till Gaza? Nej, det fick vi inte. Alltså är blockaden fortfarande illegal.

Sedan finns det ett fåtal undantag då ett land lagligen får stoppa ett utländskt fartyg på internationellt vatten. Det är om det är inblandat i sjöröveri – det var knappast den här flottiljen – slavhandel eller otillåten sändning eller om själva fartyget är statslöst. Inget av dessa kriterier var uppfyllt.

Man får också stoppa ett fartyg om man upprätthåller en laglig blockad och agerar i självförsvar enligt artikel 51 i FN-stadgan. Men den här blockaden är som sagt inte laglig. Jag undrar alltså: Vilken rätt har då Israel att stoppa den här flottiljen?

Anf. 25 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Den humanitära situationen i Gaza är fortsatt mycket svår, och genomförandet av fredsplanen tycks tyvärr avstanna. Vi ser också att steg mot att avväpna Hamas inte tas. Tvärtom verkar Hamas snarare stärkas. Detta ser regeringen mycket allvarligt på.

Regeringen uppmanar till en omedelbar implementering av fredsplanen där Hamas måste avväpnas och Israel dra sig tillbaka från Gaza. Israel har ett särskilt ansvar enligt internationell humanitär rätt att tillgodose civilbefolkningens behov i Gaza och att säkerställa obehindrat, säkert och varaktigt humanitärt tillträde.

När det gäller den folkrättsliga bedömningen har det naturligtvis gjorts noggranna analyser av folkrättsjurister, som har landat i att Israel har visst utrymme att agera. Som utgångspunkt har under pågående väpnad konflikt krigets lagar generellt sett företräde framför fredens folkrätt i situationer där regelverken kommer i konflikt med varandra.

Det är inte heller bara Utrikesdepartementets jurister som har gjort denna bedömning, utan jag har sett den göras av flera andra. Sedan kan man säkert ha olika åsikter även i detta, men det är det som jag lutar mig mot.

I våra kontakter med israeliska företrädare framför vi regelbundet tydliga budskap om att folkrätten, inklusive internationell humanitär rätt och mänskliga rättigheter, måste respekteras. Vi arbetar också för att EU

ska fortsätta att ställa krav på Israel att vidta omedelbara permanenta och konkreta åtgärder för att ge FN, internationella icke-statliga organisationer och humanitära aktörer obehindrat humanitärt tillträde. Vi bidrar, vilket inte är oviktigt, med personal till EU:s civila insats, EU BAM Rafah, som stöder palestinska myndighetens gränshantering vid Rafahövergången mellan Gaza och Egypten. Vi är, som bekant, på olika sätt stora givare av stöd till den palestinska myndigheten för att hjälpa dem att bygga upp en förmåga som är helt nödvändig för att vi ska kunna fortsätta arbeta mot en tvåstatslösning, vilket vi måste fortsätta att göra även i stunder då det känns svårt och mörkt.

Sverige är en av världens största givare av humanitärt stöd till Gaza. Förra året var vi den största givaren i EU. Vårt samlade humanitära bistånd till Palestina sedan den 7 oktober 2023 uppgår nu till över 2,4 miljarder kronor. Därtill fortsätter Sverige att ge stora kärnstöd till flera av de centrala humanitära aktörer som är verksamma på marken, som faktiskt kommer in och som faktiskt kan leverera stöd – även om vi har synpunkter på det humanitära tillträdet.

Det är det här jag tycker är så viktigt och som ibland försvinner i debatterna vi gång på gång har i kammaren om flottiljerna. Det viktigaste måste väl vara att vi när vi som regering använder oss av skattebetalarnas pengar säkerställer att så mycket som möjligt verkligen kommer fram till Gazaborna, framför allt till barnen. Jag är därför stolt över att vi har fattat svåra beslut som innebär att vi kan gå via organisationer som kommer in och kan leverera stödet. Utöver det jag nämnde tidigare fortsätter vi att ge kärnstöd till flera av de centrala humanitära aktörer som är verksamma.

Regeringen kommer att fortsätta att arbeta för att på olika sätt öka trycket på Israel. Vi gör det bilateralt, och vi gör det genom EU och andra multilaterala forum, samtidigt som vi bidrar med konkret livräddande och nödlindrande humanitärt stöd på marken.

Anf. 26 JACOB RISBERG (MP):

Fru talman! Jag tackar utrikesministern för svaret.

Ibland blir man av talmannen påmind om att man ska hålla sig till ämnet för debatten. I början av utrikesministerns svar funderade jag över om talmannen skulle ingripa eller inte eftersom anförandet började handla om Hamas och fredsplanen. Sedan kom ändå utrikesministern in på det som vi pratar om, nämligen bedömningen av huruvida Israel har rätt att agera på internationellt vatten eller inte.

Jurister gör absolut olika typer av bedömningar. Man kan eventuellt komma fram till att Israel har rätt att borda fartygen. Men då handlar det om att borda fartygen för att kontrollera dem, för att se till att man inte smugglar vapen. Konsekvensen efter bordningen och kontrollen av skeppen – vad ska göras då? Jo, då ska de släppas och få fri passage till det ockuperade området.

Vi kommer inte riktigt fram till den logiska slutledningen. Vi är inte överens om huruvida Israel får borda eller inte. Jag anser att man inte får göra det eftersom

blockaden i sig är illegal. Fartygen uppfyller inte villkoren för när ett fartyg kan stoppas på internationellt vatten.

Visst kan det finnas jurister på UD som gör andra typer av bedömningar, nämligen att Israel får stoppa och kontrollera fartygen. Men vad säger juristerna att man ska göra när man väl har kontrollerat båtarna? Ska man ta till fånga dem som är ombord på båtarna och beslagta båtarna? Eller ska man släppa båtarna och låta dem passera, när man ser att lasten enbart består av humanitär hjälp?

Vi återkommer till den frågan hela tiden. Jag ifrågasätter inte Sveriges humanitära stöd i dag. Jag vet att Sverige ger mycket pengar i humanitärt stöd. Vi har många gånger debatterat exempelvis UNRWA i kammaren, men det är inte vad debatten handlar om i dag. Här handlar det om Israels agerande på internationellt vatten och konsekvenserna av det.

Jag saknar ett kraftfullt fördömande. Man pratar om att sätta press för att öka antalet landövergångar. Det är inte landövergångarna jag vill prata om i dag, utan jag vill prata om sjö tillträdet vad gäller humanitär hjälp.

Det kraftfulla fördömandet saknar jag, och jag saknar också vad konsekvenserna blir gentemot Israel när man bryter mot internationell rätt. Det kraftfulla fördömandet krävs för att få en normerande effekt även på andra konflikter. Även om Sverige ensamt inte kan få Israel att stoppa kriget mot palestinierna måste man kunna rikta fördömanden. De bidrar.

Låt oss göra ett tankeexperiment. Säg att flottiljen hade varit på väg till blockerade eller ockuperade Mariupol i östra Ukraina och Ryssland hade bordat fartyget. Vilken typ av uttalande tror vi att vi hade hört från regeringen?

Eller gör ett annat tankeexperiment. Säg att det är Röda Korset eller Läkare Utan Gränser som är på väg till Gaza, och de blir stoppade och tillfångatagna på det sättet. Vilken typ av fördömande hade vi hört från regeringen då?

Internationell rätt måste gälla oavsett vilka som begår brott mot dem, och den måste gälla oavsett vilka humanitära hjälparbetare som blir utsatta för brotten. Man kan inte göra skillnad.

Jag vill fortfarande få ett svar: Vad ska man göra med skeppen när man väl har bordat dem? Vad säger internationell rätt? Hur skulle det se ut om Ryssland stoppade liknande skepp med svenskar ombord i Svarta havet?

Anf. 27 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Som jag nämnde tidigare har Israel ett visst utrymme enligt krigets lagar att stoppa och kontrollera fartyg på internationellt vatten och vidta åtgärder för att upprätta sin sjöblockad. Sådana åtgärder måste vara nödvändiga, och de måste vara proportionerliga.

Vi har inte i det här läget tillräcklig information för att kunna bedöma att Israel har gått utöver det

utrymmet. Det finns rätt till sjöblockad i samband med väpnad konflikt som fortsätter att pågå, det vill säga trots att det råder vapenvila.

Det är intressant att ens svar, både skriftligt och i debatten, recenseras. Från interpellanten kom frågor om diplomatiska åtgärder. Då har jag valt att svara på det, och det fick jag kritik för. Det är inte alltid så lätt som statsråd att försöka svara på frågorna. Däremot inser jag att jag möjligen inte riktigt svarade på frågan om journalister, och jag återkommer till den i nästa inlägg.

Då var det frågan om diplomatiska åtgärder. Efter att Israel ingrep mot sjöflottiljen utanför Kreta den 30 april tog vi skyndsamt kontakt med israeliska företrädare för att tydliggöra Sveriges förväntan på att svenska medborgares rättigheter inklusive konsulära rättigheter också respekteras. Jag har även framfört detta till min israeliska motpart på telefon. UD sände också ned, som jag sa, särskilt utbildad förstärkningspersonal till både Aten och Tel Aviv i deras konsulära arbete för att hjälpa deltagande svenskar. Vidare stod UD i kontakt med anhöriga.

Som sagt fanns det en spansk-svensk medborgare som frihetsberövades av Israel. Då stod Sverige i löpande kontakt med både spanska och israeliska myndigheter angående detta. Den personen deporterades den 10 maj till Aten för vidare resa till Spanien där denna sedan tidigare är bosatt.

Som interpellanten nog förstår drar det här mycket resurser från Utrikesdepartementet. Jag måste säga att jag ställer mig lite frågande till att man gång på gång, trots att man vet vad resultatet ska bli, väljer att fortsätta att göra den typen av resor. Om man verkligen vill hjälpa, och om man känner en desperation över att hjälpen inte i tillräcklig utsträckning når fram, borde man inte då gå via de kanaler man vet har större chanser att lyckas, än att gång på gång göra samma resa som man vet inte kommer att lyckas? Jag ställer mig frågande till det.

Låt mig avslutningsvis säga något om att recensera svar. Jag tog upp frågan om Hamas i mitt förra inlägg, och jag ställer mig lite frågande till att interpellanten när det gäller en interpellation som i mångt och mycket handlar om Gaza inte tycker att det är relevant att prata om Hamas eller fredsplanen för Gaza. Det är väl synnerligen relevant, inte minst för att få in humanitär hjälp. Men det är lite signifikativt för vänstersidan att man inte gärna vill prata om Hamas ansvar för den fruktansvärda situation som har uppstått efter den 7 oktober.

Anf. 28 JACOB RISBERG (MP):

Fru talman! Jag tackar utrikesministern för svaret.

Jag kan gärna diskutera Hamas, och jag är glad för de ytterligare sanktioner som riktades mot ett antal Hamasledare för någon vecka sedan från EU. Där har även Sverige varit drivande. Vi kan ha en diskussion om Hamas del i konflikten senare.

Men det är inte riktigt den frågan jag vill komma åt i dag. Vi kan inte prata om hela konflikten eftersom vi

inte har tid för det. Vi skulle behöva ett par dagars seminarium för att komma till botten med den frågan.

Det jag är ute efter, och hela tiden försöker återkomma till, är den här rätten utrikesministern talar om: att man har ett visst utrymme att stoppa och kontrollera fartyg. Ja, men vad händer sedan? Vad ska man göra med de fartygen? Vad ska man göra med dem som är ombord? Havsrätten ger inte Israel tillåtelse att tillfångata eller kidnappa, beroende på vilket ord vi vill använda, de här personerna och föra dem till Israel – om man inte upptäcker att de har till exempel vapen ombord eller att de håller på med drogsmuggling eller sjöröveri. Det gör de inte.

Utrikesministern säger också att vi inte vet om man har gått utöver det utrymme som man har här. Jag tycker att det är väldigt tydligt. Inte en enda av alla de personer som Israel har tillfångatagit i de här flottiljerna har åtalats i Israel. Det är lite märkligt. Om Israel är så noga med att de bryter mot israelisk lag, varför har då inte en enda person åtalats enligt israelisk lag?

När det gäller att det kräver mycket resurser finns det också möjlighet att ifrågasätta på vilket vis vi ger stöd och att vi till exempel inte ger stöd till UNRWA. Men jag vill inte prata om resurserna som krävs från UD och så vidare.

Jag vill fortfarande veta: Vad händer när Israel har bordat de här fartygen och upptäcker att det inte finns någonting ombord som bidrar till konflikten? Vad ska man göra då? Vad säger internationell rätt?

Anf. 29 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Vi har säkert anledning att komma tillbaka till den här juridiska analysen. Men jag vill påminna interpellanten om att Israel, när man har blivit varse konvojerna, tydligt har anvisat hamn där de skulle kunna lägga till. Och Israel har åtagit sig att ta hand om den humanitära hjälp som finns ombord för att ta in den i Gaza. Det kan möjligen ha bäring på den juridiska proportionalitetsbedömning som jag tidigare nämnde ska göras.

Regeringen fortsätter oavsett att driva på för åtgärder som ökar pressen på Israel och som samtidigt inte försvårar genomförandet av vapenvilan i Gaza. FN och andra humanitära aktörer ska kunna arbeta oberoende och opartiskt för att rädda liv och minska lidande. Regeringen har konsekvent, både bilateralt och genom EU, understrukt Israels skyldighet att agera i enlighet med folkrätten, inklusive internationell humanitär rätt.

Stödet måste inte släppas in sjövägen. Enligt krigets lagar har Israel, enligt den juridiska bedömning vi har gjort, ett visst utrymme att stoppa och kontrollera fartyg på internationellt vatten. Israel har även rätt att vidta åtgärder för att upprätthålla sin sjöblockad.

Avslutningsvis: Eftersom jag inte tycker att jag har svarat fullt ut på frågan om journalister – även om det inte har kommit upp här – vill jag nämna att regeringen sedan länge kräver att journalister ska få tillträde till och kunna verka tryggt och säkert i Gaza. Det är otroligt viktigt för att vi ska veta hur situationen på marken

verkligen ser ut. Vi gör det i direkta kontakter med Israel, i EU och multilateralt. Sverige är den tredje största biståndsgivaren i världen till fria och oberoende medier. Det är inte oviktigt, fru talman.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2025/26:489 om al-nakba

Anf. 30 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Jamal El-Haj har frågat mig om jag avser att uppmärksamma nakbadagen och i så fall hur. Vidare har Jamal El-Haj frågat mig om jag avser att verka för kraftfullare åtgärder för att förhindra övergrepp och den humanitära katastrof som palestinier riskerar att utsättas för i Gaza och på Västbanken. Slutligen har Jamal El-Haj frågat om jag avser att agera mot den fortsatta expansionen av illegala bosättningar och konfiskering av palestinsk mark på Västbanken.

Regeringen har inte tagit något initiativ i syfte att uppmärksamma nakbadagen. Sverige har sedan Israels tillkomst 1948 stått fullt och fast bakom landets rätt att existera. Av detta följer att Israel har legitima säkerhetsbehov. Samtidigt måste Israels rätt att försvara sig utövas i enlighet med folkrätten, inklusive den internationella humanitära rätten.

En självklar utgångspunkt för Sveriges och EU:s politik är att palestinerna har rätt till en egen stat. En framförhandlad tvåstatslösning, grundad i folkrätten, är den väg som möjliggör för både Israel och Palestina att existera sida vid sida inom säkra och internationellt erkända gränser.

Den humanitära situationen i Gaza är fortsatt extremt svår, och vi ser en ytterligare försämring av situationen på Västbanken. Regeringen fortsätter att aktivt driva på för att fredsplanen för Gaza genomförs i enlighet med folkrätten och med meningsfullt palestinskt deltagande. EU behöver fortsatt driva på för att konkreta steg ska tas mot en varaktig fred i Gaza. Det är en förutsättning för arbetet för en tvåstatslösning. Hamas måste avväpnas och kan inte ha någon roll i ett framtida styre av Gaza. Steg måste tas för att återföra Gaza med Västbanken under den palestinska myndigheten.

Regeringen har tydligt fördömt israeliska beslut som syftar till att öka kontrollen över Västbanken. Regeringen arbetar aktivt för att EU ska införa ytterligare sanktionslistningar mot extremistiska bosättare och bosättningsorganisationer samt mot extremistiska israeliska ministrar.

Regeringen har också framfört tydliga krav på obehindrat humanitärt tillträde för FN, internationella icke-statliga organisationer och humanitära aktörer. Sverige verkar inom EU för att öka trycket på Israel att agera i enlighet med folkrätten och på ett sätt som inte undergräver tvåstatslösningen.

Anf. 31 JAMAL EL-HAJ (-):

Fru talman! Utrikesministern! Den 15 maj uppmärksammas nakbadagen, dagen då ett folk firar och ett annat sörjer förlusten av sitt land, sitt hem och sitt livsöde. För palestinier världen över är nakban inte bara en historisk händelse från 1948 utan även ett levande minne av fördrivning och separation och en sorg som gått i arv från generation till generation.

I samband med bildandet av staten Israel 1948 tvingades omkring 750 000 palestinier lämna sina hem, byar och städer. Familjer splittrades, samhällen tömdes och hundratals byar förstördes eller jämnades med marken. För många förändrades livet för alltid. Än i dag bär palestinska familjer nycklarna till sina gamla hem, som symboler för minnet, rätten och den fortsatta längtan tillbaka – ett arv som gått vidare från generation till generation.

Trots årtionden av exil, ockupation och försök att suddas ut den palestinska identiteten lever Palestina kvar i människors hjärtan, minnen och framtidstro.

Israel hävdar en historisk rätt till landet som lätt kan motbevisas. Dessutom kan ett historiskt anspråk flera tusen år tillbaka inte avgöra äganderätten till ett land. Om sådana anspråk skulle vara avgörande skulle många nuvarande gränser i världen behöva ritas om. Med samma resonemang hade Danmark kunnat kräva tillbaka Skåne, Blekinge och Halland.

Långt innan israeliterna kom till området för omkring 3 000 år sedan fanns det redan etablerade folk, städer och civilisationer i Kanaan, Palestina. Jeriko räknas som en av världens äldsta kontinuerligt bebodda städer med sina 11 000 år. Staden var 7 000 år gammal före Abrahams tid, då han utvandrade till Kanaan från staden Ur utanför Babylon i nuvarande Irak. Jerusalem, Hebron och Gaza var omkring 2 500 år gamla och etablerade städer långt före den israelitiska utvandringen från Egypten till Kanaan, Palestina.

I sitt svar upprepar utrikesministern återigen att Israel har rätt att försvara sig. Men enligt folkrätten är Gaza, Västbanken och östra Jerusalem ockuperade områden. Det finns starka folkrättsliga argument för att en ockupationsmakt inte kan åberopa självförsvar mot den befolkning som lever under ockupation. Det är i stället det ockuperade folket som har rätt att försvara sig och sitt självbestämmande mot en ockupationsmakt.

Det ensidiga fokuset på Israels rätt till självförsvar har fått fruktansvärda konsekvenser. Gaza ligger i ruiner. Tiotusentals barn har dödats. Sjukhus, skolor och annan civil infrastruktur har bombats. På Västbanken terroriserar extremistiska bosättare palestinska civila samtidigt som israeliska myndigheter medverkar till det.

I vår förra interpellationsdebatt gav jag utrikesminister Maria Malmer Stenergard möjlighet att uppmärksamma mordet på Folke Bernadotte. Hon tog inte den chansen. I dag ger jag henne en ny möjlighet: att uppmärksamma nakbadagen och visa att Sverige står på rätt sida av historien. Tar utrikesministern vara på denna möjlighet?

Anf. 32 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Kriget i Gaza har fått förödande konsekvenser för civilbefolkningen. Trots vapenvilan är den humanitära situationen extremt svår. Sverige är en av världens största givare till den humanitära responsen i Gaza. Regeringen beslutade i slutet av 2025 att behålla den stärkta beredskapen för stöd till den humanitära responsen genom att avsätta högst 800 miljoner kronor till den humanitära krisen i Gaza och regionen för 2026. Senast i mars beslutade regeringen om ett stödpaket till Gaza om 555 miljoner kronor som bland annat kommer att bidra till att 150 000 barn får tillgång till förbättrad hälso- och sjukvård. Sedan oktober 2023 uppgår Sveriges samlade stöd till över 2 miljarder kronor.

Regeringen fortsätter att aktivt driva frågan om humanitärt tillträde i våra egna kontakter med Israel, tillsammans med andra EU-länder, genom våra multilaterala partner och vid diskussioner i det amerikansk-israeliska koordineringscentret för Gaza, CMCC. Sverige har även en observatör som följer de humanitära frågorna på plats vid koordineringscentret.

Så långt de humanitära frågorna.

Jag måste säga att det var mycket i Jamal El-Hajs första inlägg som var högst anmärkningsvärt. Jag har därför ett antal frågor som jag skulle vilja ställa till Jamal El-Haj.

Som jag har påpekat tidigare har Sverige sedan Israels tillkomst 1948 stått fullt och fast bakom landets rätt att existera. Jag vill fråga interpellanten om han står bakom detta. Vilken gränsdragning tycker han markerar när flyktingstatus ska upphöra att ärvas? Menar interpellanten att Israel inte har rätt att existera?

Sedan kommer vi in på frågan om rätt till självförsvar. Det jag hörde där var synnerligen anmärkningsvärt. Menar Jamal El-Haj att Israel inte har rätt att utöva självförsvar efter de vedervärdiga attackerna den 7 oktober 2023? Precis som jag sa i den föregående debatten med Miljöpartiet är det signifikativt hur vänstern hela tiden tycks glömma dessa fullständigt förfärliga attacker. Jag hoppas verkligen att de aldrig glöms bort, för de får aldrig upprepas.

Anf. 33 JAMAL EL-HAJ (-):

Fru talman! Självklart står jag för tvåstatslösningen. Det har jag sagt tusen gånger.

I en tidigare interpellationsdebatt ställdes en fråga till mig om min syn på Hamas och vilka principer jag tillämpar när det gäller kontakter med terroristorganisationer. Det glömde utrikesministern nämna den här gången, men jag anser att frågan visar på en anmärkningsvärd okunskap. Hade utrikesministern lyssnat på mitt anförande i riksdagen om terrorism den 31 mars 2026 hade frågan inte behövt ställas. I stället valde ministern att förlita sig på uppgifter från en trollfabrik och från okunniga regeringstjänstemän som använde mig som slagträ för att främja sina politiska syften.

Här kommer en redovisning: Mitt tidigare parti bad mig att delta vid den palestinska konferens som ägde

rum i Malmö i maj 2023. Syftet med konferensen var att uppmärksamma FN:s resolution 194 om palestiniernas rätt att återvända till sina hem, en resolution som Sverige röstade för. Konferensen var den 20:e i ordningen och samlade över 20 000 deltagare. Bland deltagarna fanns judar, diplomater och faktiskt även företrädare för Moderaterna.

En dag före konferensen uppmanade partiet mig att avstå från att delta, eftersom det förekom uppgifter om att konferensens ordförande skulle ha finansierat organisationer med koppling till Hamas. Jag tog själv upp frågan med honom, och han förnekade bestämt dessa uppgifter. Ordföranden är bosatt i Nederländerna. Jag har aldrig haft någon relation till honom vare sig före eller efter konferensen. I medierna har det dessutom nyligen rapporterats att han har frikänts från de anklagelser som rörde påstådda kopplingar till Hamas.

Jag ansåg inte att jag kunde avstå från att delta i konferensen. Min erfarenhet är att det ofta görs försök att motverka palestiniernas organisering och att försvåra stöd till palestinier som lever under ockupation. Jag ville inte bidra till att sådana försök lyckades. För mig hade ett uteblivet deltagande också inneburit ett svek mot det palestinska folkets sak, liksom mot min egen familj. Den bördan var jag inte beredd att bära.

I mitt anförande vid konferensen talade jag om en tvåstatslösning, om PLO som palestiniernas legitima representant och om vikten av att engagera sig i de samhällen där vi lever. Det är ståndpunkter som Hamas inte delar. Under många år har jag dessutom aktivt motarbetat Hamas genom motioner, debattartiklar och intervjuer, material som utrikesministern har haft möjlighet att ta del av. Jag har länge varit misstänksam mot Hamas roll i den palestinska politiken och har framfört kritik mot organisationens agerande och dess konsekvenser för fredsprocessen.

Svenska Dagbladet och andra svenska medier har rapporterat om att EU:s tidigare utrikeschef, Josep Borrell, anklagat Israel för att under lång tid indirekt ha bidragit till att stärka Hamas som motvikt till PLO och den palestinska myndigheten. Jag bad utrikesministern om ett möte där jag kunde redogöra för dessa omständigheter och besvara eventuella frågor. Denna begäran har inte besvarats.

Utrikesministerns falska anklagelser mot mig om kopplingar till Hamas leder bort från vad den här debatten egentligen handlar om, nämligen situationen för palestinierna och inget annat.

Anf. 34 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Det verkar som att jag klev in på ett ganska känsligt område här. Jag utgick ju bara helt och fullt från det som Jamal El-Haj själv sa i sitt tidigare inlägg, bland annat att Israel inte har rätt till självförsvar, vilket jag tycker var ett högst anmärkningsvärt uttalande efter Hamas vedervärdiga attacker den 7 oktober 2023.

Det var Jamal El-Haj som nu själv valde att ta upp den Hamaskonferens i Malmö som han deltog vid – i

tämligen illa valt sällskap, så att säga. Det var inte jag som tog upp det, utan jag utgick i mina frågor från det som Jamal El-Haj sagt i den här interpellationsdebatten. Jag är fortfarande rätt nyfiken på svaret på min fråga om han verkligen menar att Israel inte har rätt till självförsvar efter attackerna den 7 oktober.

Tillbaka till de frågor som ställdes i interpellationen! Regeringen ser med mycket stort allvar på den fortsatta bosättningspolitiken och på bosättarvåldet på Västbanken. Det här strider mot folkrätten och underminerar tvåstatslösningen. Vi har länge varit tydliga med att det måste få ett slut.

Inför mötet i rådet för utrikesfrågor den 21 april lade Sverige tillsammans med Frankrike fram förslag om höjda tullar på produkter från israeliska bosättningar på ockuperad mark samt krav på exportcertifikat. Syftet är att öka trycket på Israels regering att ändra sitt beteende på Västbanken och att upphöra med bosättningspolitiken. Vi inväntar nu kommissionens svar om olika optioner för den här differentieringspolitiken. Vi fortsätter också att driva på för sanktionslistningar av extremistiska israeliska ministrar.

Regeringen välkomnar att den höga representanten har uppmanat EU-kommissionen att lägga fram konkreta förslag inför nästa utrikesministermöte, och vi arbetar aktivt tillsammans med likasinnade medlemsstater för att verkligen få till åtgärder gentemot bosättningar.

Stödet för att agera och vidta ytterligare åtgärder mot Israels regering växer. Vi välkomnar att EU nu har kunnat enas om att gå vidare med ytterligare sanktioner mot israeliska extremistiska bosättare och bosättarorganisationer liksom ytterligare listningar under sanktionsregimen mot Hamas och palestinska Islamiska jihad. Regeringen kommer att fortsätta driva på för att sanktioner också ska riktas mot extremistiska israeliska ministrar, som jag nämnde. Vi verkar också för ytterligare beslut om sanktionslistningar av bosättare och bosättarorganisationer.

Anf. 35 JAMAL EL-HAJ (-):

Fru talman! Jag tycker att utrikesministern är svaret skyldig. Vilka äger rätten att försvara sig – de som ockuperar ett folk eller folket som är under ockupation? Skulle Norge inte ha haft rätt att göra motstånd mot Tyskland när Norge ockuperades?

I Sverige är minnet av Förintelsen djupt förankrat genom minnesdagar, museer och undervisning i skolan. Men vad är syftet med att lära sig om Förintelsen om vi inte samtidigt förstår avhumaniseringens mekanismer, oavsett vem som drabbas? Om vi inte drar universella lärdomar av historien riskerar minnet av Förintelsen att reduceras till ett politiskt redskap snarare än att vara en varning för framtiden. Förintelsens viktigaste lärdom är att man behöver identifiera och motverka de processer som kan leda till förföljelse, etnisk rensning och folkmord, oavsett vilka offren är.

Nakbadagen uppmärksammas i dag av allt fler länder, människor och institutioner runt om i världen. Det är dags att Sverige ger denna dag erkännande och ger

utrymme för eftertanke och lärande. Det är dags för utrikesministern att lämna den moderata bubblan och börja se världen med andra ögon, sådan den faktiskt är. Det gjorde Carl Bildt, och han blev en uppskattad internationell aktör med tyngd långt utanför Sveriges gränser.

Kanske närmar sig utrikesministern slutet av sin tid vid makten. I efterhand är det ofta de sista gärningarna som människor minns och bedömer. Därför finns det fortfarande möjlighet att visa ledarskap, mod och ansvarstagande i frågor som handlar om fred, rättvisa och människovärde.

Låt de sista gärningarna bli goda, sådana som historien kan minnas med respekt.

Anf. 36 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGÅRD (M):

Fru talman! Regeringen fortsätter att driva på för att konkreta steg ska tas mot en varaktig fred i Gaza som kan leda till en tvåstatslösning.

Regeringen är tydlig med att Hamas måste avväpnas och att Israel måste dra sig tillbaka från Gaza. Steg måste tas för att återförening Gaza med Västbanken under palestinska myndigheten. Det är min övertygelse att en hållbar fred mellan Israel och Palestina måste byggas på en framförhandlad tvåstatslösning i enlighet med folkrätten där båda sidor kan samexistera för fred och säkerhet.

Temat för den här förmiddagen i kammaren har väl varit vildar. Det är väl bara en vild som på allvar kan påstå att Israel inte har rätt att försvara sig mot Hamas efter de vedervärdiga attackerna den 7 oktober 2023. Jag har ställt kontrollfrågan till Jamal El-Haj gång på gång. Han har stått fast vid att Israel inte har rätt att försvara sig – detta efter attackerna när man brände människor och barn levande. Man våldtog kvinnor och mördade människor. Vi som har varit på plats på kibbutzer och andra platser, Nova-festivalen, har fått ta del av de vedervärdigheter som Hamas begick.

Vi har nog svårt att ens ta till oss att det finns personer i den här kammaren som påstår att man inte har en rätt att försvara sig mot detta. Men det är väl också så, tack och lov, att Jamal El-Hajs tid vid makten går mot sitt slut.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2025/26:412 om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar

Anf. 37 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Nadja Awad har frågat mig hur jag avser att säkerställa att grundläggande drift och underhåll av offentliga miljöer, såsom vinterväghållning av gångbanor, cykelvägar och hållplatser, inte skapar hinder för personer med funktionsnedsättning.

Sveriges funktionshinderspolitik utgår från FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Regeringens politik syftar till att skapa ett mer jämlikt samhälle där människors olika bakgrund eller förutsättningar inte ska avgöra möjligheten till delaktighet i samhället. Enligt de transportpolitiska målen ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

När det gäller ansvaret för vinterväghållningen är detta knutet till det övriga ansvaret för vägnätet. Det innebär att staten genom Trafikverket ansvarar för vinterväghållningen på det statliga vägnätet medan kommunerna ansvarar för vinterväghållningen på vägar där kommunen är huvudman.

Kommunerna har ett självständigt och långtgående ansvar för att säkerställa framkomlighet, trygghet och tillgänglighet i offentliga miljöer vintertid, inte minst för personer med funktionsnedsättning, äldre och andra grupper som är särskilt beroende av väl fungerande gång- och cykelbanor. Bristande genomförande av snöröjning och halkbekämpning i dessa miljöer riskerar att leda till begränsade möjligheter till delaktighet och tillgång till samhällsservice.

Inom det statliga ansvarsområdet har regeringen genomfört åtgärder för att förbättra vinterväghållningen. Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram en handlingsplan och genomfört flera åtgärder, bland annat förtydligt ansvar, mandat och former för samverkan mellan berörda aktörer på olika nivåer.

Jag instämmer i att det är viktigt att också kommunerna tar sin del av ansvaret för vinterväghållningen, för att säkerställa en god framkomlighet för alla även under vintermånaderna.

Anf. 38 NADJA AWAD (V):

Fru talman! Statsminister Ulf Kristersson och hans ministrar behöver aldrig oroa sig för att bli inlåsta i sina hem. Men människor med funktionsnedsättningar blir inlåsta och fängslade i sina hem varje gång vintern är här.

För varje vinter upprepas samma visa. Snön faller, och helt plötsligt förvandlas Sverige till en sluten anstalt för tiotusentals invånare.

Sonja, 88 år, blev fånge i sitt eget hem i över tio dagar. Hon tvingades avboka viktiga läkarbesök och hade nästan slut på mat. Med risk för att halka och skada sig riktigt ordentligt så gick hon ut ändå. Hon behövde ju handla mat.

För rullstolsburne och ALS-sjuka Torsten blir vintervädret ett allvarligt hinder. Han säger: Vissa dagar får jag helt enkelt låta bli att gå ut; jag kommer inte ut alls. Det är tråkigt och påfrestande. Jag vill ju ut. Jag har barn att hämta på skolan och mat att handla.

Dan Andersson, ordförande för Synskadades Riksförbund i Värmlands län, beskriver hur vintern drastiskt förändrar situationen för människor med synnedsättning. Då undviker han att gå ut, för det finns en risk att gå vilse eller skada sig. Måste han lämna hemmet

ringer han först sina vänner för att höra hur vägarna är skötta.

Att hjälpa sina medmänniskor är nummer ett. Det ska man verkligen göra, säger Andreas Liljas, 17 år. Han var ute 40 timmar en vecka för att skotta snö. Det är väldigt fint.

Men i slutändan är det politikens ansvar att säkerställa att tillgänglighet inte är valfri och inte kan vara beroende av väderlek, för den påverkar människors materiella och sociala livsvillkor.

Staten och kommuner prioriterar bilvägar. Men varje vinter är trottoarerna isiga, övergångsställen oplogade och ramper, hållplatser och parkering för rörelsehindrade blockerade av snö. Då osynliggörs vissa invånare.

Resultatet blir att människor med funktionsnedsättning stängs ute från arbete, vård och vardagsliv. De får leva ett liv i ofrihet, isolering och fattigdom. Vi kan inte acceptera det eller skador och risk för liv.

Fru talman! Regeringen behöver förstärka nollvisionen genom ett utökat fokus på oskyddade trafikanter. Vi kan inte bara sitta och titta på hur oskyddade trafikanter är överrepresenterade i olycksstatistiken år efter år.

Fru talman! Det hade ändå varit kul om statsminister Ulf Kristersson personligen kunde gå ut och skotta alla vägar med sin lilla traktor, som han gjorde i Stockholm. Men det kan han inte.

Kommunerna sitter med en ansträngd budget där statsbidragen urholkats över tid och där de kraftigt ökande kostnaderna för energi och drivmedel påverkar kostnaderna för uppvärmning, gatubelysning, transporter och snöröjning.

De faktorerna är en stor del av förklaringen till att snöröjning och halkbekämpning i dessa miljöer inte har fungerat, tillsammans med den fragmentering som upphandling av snöröjning har lett till.

I exempelvis större städer finns det ett stort antal avtal där det blir problem med övergången eller gränsen mellan olika områden. Det gör det svårt att bedriva en effektiv snöröjning på totalen. Det gör det också väldigt svårt att få en överblick.

Jag tackar ministern för det inledande svaret. Jag undrar också: Vad anser ministern om att de generella statsbidragen behöver följa prisutvecklingen, kostnadsutvecklingen och befolkningsutvecklingen generellt, så att kommunerna har råd att snöröja och halkbekämpa i tid? Vad anser ministern om den fragmentering som upphandlad snöröjning har lett till?

Anf. 39 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Tack så jättemycket för frågorna och engagemanget!

Det här är en angelägen fråga. Jag tror att vi är överens om att det behöver bli bättre. Jag var inte på något sätt nöjd med den situation som vi såg i vintras.

Det är viktigt nu även när solen skiner och vi går mot sommaren att de här frågorna är högt på agendan.

Det är nu som man kan påverka hur nästa vinter blir i kommunerna runt om i Sverige.

Regeringen har förstärkt statsbidragen till kommunerna. Vi har även genomfört skattesänkningar på bränsle som förstås påverkar den här sektorn.

När det gäller upphandlade kontrakt tror jag att det finns mycket att lära av vad staten har gjort bara under de senaste åren. Regeringen har gett Trafikverket mycket tydliga uppdrag att stärka sin beställarkompetens och operativa förmåga och att samarbeta närmare med de underhållsentreprenörer som har kontrakten för att titta på hur kontrakten är utformade och när snöröjningsresurser går ut, så att man inte väntar tills det är tillräckligt illa, så att säga, utan kan arbeta proaktivt med halkbekämpning och snöröjning.

Vi såg under den gångna vintern att det har blivit bättre på det statliga vägnätet. Utan att känna till alla detaljer i de enskilda fallen tror jag att alla de problem som Nadja Awad lyfte fram här har med det kommunala nätet att göra. Där behöver det finnas ett tydligare ledarskap. Det går inte att fortsätta som i vintras. Det var förfärande illa skött här i vänsterstyrda Stockholm. Det ansvariga trafikborgarrådet uppgav att han hade varit ute på studiebesök men kunde inte minnas om han hade varit i söderort eller i Berlin.

Det behövs ett tydligt politiskt ledarskap som tar ansvar inte bara när snön har fallit utan redan nu i sommar, när man kan påverka inriktningen för nästa vinter. Därför är jag glad att Nadja Awad tar upp det här. Jag tror att vi är överens om att det behöver bli bättre. Detta är dock ytterst ett kommunalt ansvar, och det gäller att man tar det ansvaret – annars får man lägga fram förslag om att ändra ordningen i Sverige.

Nu har vi visat att vi steg för steg förbättrar vinterväghållningen på det statliga vägnätet. Det som drabbar människor i deras vardag är dock ofta det kommunala vägnätet. Man kanske inte kommer ut. Det kanske är svårt, eller omöjligt, att röra sig fritt om man sitter i rullstol, om man har barnvagn eller om man är äldre och orolig för att halka.

Det här måste bli bättre. Jag förväntar mig att kommunerna drar lärdom av den situation som rådde i vintras så att vi inte hamnar där igen nästa vinter.

Tack, Nadja Awad, för engagemanget och frågan!

Anf. 40 NADJA AWAD (V):

Herr talman! Jag tackar ministern för ännu ett intressant svar. Jag kan hålla med honom när det gäller många olika aspekter.

Det är intressant för mig att lära mig mer om infrastrukturfrågor. Jag sysslar vanligtvis med välfärdsfrågor på daglig basis, men i och med att jag är funktionsrättspolitisk talesperson och äldrepolitisk talesperson möter jag en grupp som isoleras i ofrihet i olika delar av vardagen. Jag har tidigare haft debatter med ministern om exempelvis färdtjänsten.

Just den här debatten tycker jag är väldigt intressant. När vi talar om upphandlingar handlar mycket om det kommunala ansvaret, som ministern säger. Jag vet att det finns kommuner, både sådana med

högerstyre och sådana med vänsterstyre, som tycker att man behöver ta tillbaka snöröjningen i kommunal regi eller på något sätt upprätta regler för de olika upphandlingarna. När brister har upptäckts eller när det har överlappat väldigt dåligt har man kommunalt satt upp regler.

Just i år var vintern exceptionell; det snöade mer än på väldigt länge. Vi märker ju att människor med funktionsnedsättningar och äldre personer drabbas väldigt hårt av detta. Jag vill lära mig om de här frågorna. Jag kan instämma i att det behövs ett tydligare ledarskap. Detta gäller oavsett vilka det är som styr i de olika kommunerna, för det snöar ju i alla kommuner och regioner, oavsett om det är rödgröna eller blåa partier som styr.

Jag tycker att det är intressant att diskutera vad staten kan göra för att förhållningssättet i de här frågorna ska bli mer jämlikt över kommunernas gränser. Vilka dialoger kan ministern inleda med kommunala företrädare? När det gäller äldreomsorgen hänvisar den här regeringen ofta till det kommunala ansvaret. Det är självklart en viktig del, men man kan ändå inleda dialoger med kommuner om hur vi kan skapa jämlika förutsättningar. Drabbas vissa kommuner hårdare av pris- och kostnadsutvecklingen? Behöver mer resurser tillföras? Krävs det lagändringar? Behöver myndigheter få andra ansvarsområden eller utökade ansvarsområden?

Detta är ett försök från min sida att lära mig om de här frågorna. Jag vill fråga infrastrukturministern vilka dialoger man från regeringens håll kan inleda med kommunala företrädare för att säkerställa att snöröjningen och halkbekämpningen blir mer jämlik över landet.

Anf. 41 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag tackar Nadja Awad för frågan och för anslaget i frågan.

Detta är angeläget; här är vi överens. Jag vill gärna berätta mer om hur vi har arbetat med Trafikverket och om den dialog vi haft med Trafikverket och underhållsentreprenörerna under mandatperioden. Vi har även gett Trafikverket i uppdrag att ta fram en handlingsplan för att få bättre vinterväghållning på det statliga vägnätet. Där handlar det också om att bli en bättre beställare och om att kunna följa upp.

Min uppfattning är att det i praktiken är väldigt svårt att återta mycket av underhållsarbetet i offentlig regi. Olika bedömningar visar också att underhållsarbetet blir dyrare. Nu har vi ju ett läge där vi behöver underhålla mer. Vi avsätter 350 miljarder till vägunderhåll i den historiskt stora nationella budgeten för infrastruktur. Vi avsätter även drygt 200 miljarder för järnvägsunderhåll. Vi behöver alla goda krafter som kan utveckla nya metoder för att underhålla så effektivt som möjligt. Det gäller även vinterväghållningen.

Det finns nya sätt att kontrollera detta och jobba närmare de aktörer som har fått kontrakt eller vunnit upphandlingar. Ett exempel är att Trafikverket nu har

gått från 3 000 mätningar av väglaget per säsong till 300 miljoner mätningar genom att använda fordonsdata. Man kontrollerar vägarnas skick genom att teckna kontrakt och använda uppkopplade fordon. Underhållsentreprenörerna har tecknat samma avtal för att de ska kunna göra bättre bedömningar och vara ute tidigare så att det inte uppstår problem på vägnätet. Underhållet ska vara proaktivt och avhjälpa hinder innan de uppstår. Detta handlar om det statliga vägnätet, för det är där som staten har ansvaret.

Jag bjöd in till ett möte med företrädare för de stora underhållsentreprenörerna och Trafikverket för att diskutera arbetsmetoder, samordning och utformande av kontrakt för att de ska bli träffsäkra och leda till att vi inte får en situation med dåligt underhållna vägar på vintern. Detta är också ett sätt att visa ledarskap. Den ytterst ansvariga ministern, alltså jag, pekar inte bara på Trafikverket genom ett uppdrag utan bjuder också in till ett möte när Trafikverket arbetar med det uppdraget för att följa upp det. Detta är en angelägen fråga.

Jag välkomnar och förväntar mig ett ännu tydligare ledarskap på kommunal nivå. Det får inte vara så att man skyller ifrån sig eller inte ens minns var man befann sig.

Nadja Awad frågade vilka dialoger man kan ha. Jag välkomnar den frågan och ser ett behov av ännu mer dialog med den kommunala sektorn, både för att lära av varandra och för att inskräpa det ansvar som man har. Har man det kommunala ansvaret när solen skiner har man det också när snön yr, och då måste man ta det och vara förberedd.

Jag kan understryka att det är viktigt med dialog, men framför allt är det viktigt med handling så att man tar det ansvar man har.

Tack för frågan!

Anf. 42 NADJA AWAD (V):

Herr talman! Jag vill först och främst tacka för debatten, som har varit väldigt lärorik för min del.

Jag kan ju bara lyfta upp de olika fallen, som jag gjorde i mitt första anförande. Min mamma, exempelvis, gick nyligen i pension och har opererats för artros i båda knäna. Hon blev mycket bättre efter operationerna, men när det snöar och vägarna är isiga är det ändå svårt för henne att ta sig ut för att handla.

Det här är en fråga om hur vi säkerställer ett samhälle där ingen ska känna att väder och vägslag hindrar en från att handla, ta en promenad eller hämta barnen i skolan. Jag lyfter därför det här mer utifrån en mellanmänsklig aspekt.

Det är också en väldigt svår fråga hur man ska organisera infrastrukturen och finansieringen med det delade ansvaret mellan staten och kommunerna. Jag uppskattar därför att ministern verkar tycka att det är viktigt med fortsatt dialog med Trafikverket, som ansvarar för det statliga vägnätet, men också med kommunerna. Alla har ju ett ansvar att säkerställa att det är möjligt att röra sig ute i samhället, oavsett vad man har för funktionsförmåga.

Det finns absolut ett viktigt arbete framöver för att säkerställa att kommunerna tar sitt ansvar, men det handlar också om vilka förutsättningar de har för att ta ett sådant ansvar. Jag ser därför att vi kommer att få anledning att följa upp det här.

Anf. 43 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Tack för den här debatten! Det som Nadja Awad slog fast när hon hänvisar till att hon vanligtvis jobbar med välfärdsfrågor illustrerar ju att infrastrukturpolitik inte bara är ett område för sig utan även påverkar människors vardag, vår totalförsvärförmåga och näringslivets konkurrenskraft. Det påverkar i allra högsta grad hur det är möjligt att leva ett aktivt liv och vara delaktig i samhället, något som den här debatten understrukt.

Jag vill tacka för engagemanget. Det här är angeläget, och det är också därför som regeringen nu satsar på att rusta upp infrastrukturen. Det som ligger på kommunerna, nämligen det kommunala vägnätet, behöver förstås kommunerna ta ett ansvar för, och där har det varit alldeles för dåligt; det behöver man inte göra någon längre utvärdering för att kunna konstatera. Det såg vi i vintras. Därför är den här debatten angelägen att ta även nu när vi är på väg in i sommaren, för det är nu som man skulle kunna påverka.

Jag vill tacka Nadja Awad för att ha lyft frågan här i dag. Jag hoppas att många runt om i Sverige som har ansvar för den kommunala väg- och vinterväghållningen också har lyssnat på den här debatten och nu funderar på hur man ska agera för att det ska bli bättre nästa vinter.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2025/26:419 om motorvägsbron i Södertälje

Anf. 44 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Ingela Nylund Watz har frågat försvarsministern om han delar Försvarsmaktens bedömning att det finns behov av en ny förbindelse över Södertälje kanal och om han avser att vidta några åtgärder utifrån sin uppfattning i frågan. Ingela Nylund Watz har vidare frågat försvarsministern hur han ser på att det fattas beslut om Trafikverkets nuvarande planer för kapacitetshöjning innan frågan om hur totalförsvärets behov av ökad redundans kan uppfyllas och om han är beredd att vidta några åtgärder med anledning av detta.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

I infrastrukturpropositionen från 2024 (prop. 2024/25:28) klagjordes att regeringen arbetar för ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där samtliga trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. En väl fungerande infrastruktur är avgörande för svensk konkurrenskraft och

för att hela Sverige ska fungera. Den ekonomiska ramen för nästa planperiod, 2026–2037, uppgår till 1 171 miljarder kronor. Det är en historiskt stor satsning, där vi har ökat infrastrukturen med över 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare planperioden och där vi prioriterar att vårda det befintliga transportsystemet och prioriterar underhåll samtidigt som transportsystemet kan utvecklas.

Trafikverket har mot den bakgrunden haft i uppdrag att ta fram ett förslag till en ny nationell plan för perioden 2026–2037. I uppdraget till Trafikverket har regeringen bland annat betonat att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande, att det är viktigt med ett stråk- och systemtänk och att det försämrade säkerhetspolitiska läget och totalförsvarets behov behöver beaktas. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste dock bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt skulle därför inte ingå i förslaget till nationell plan.

Trafikverkets planförslag innehåller bland annat ett nytt objekt som innebär kapacitetsförstärkningar på existerande motorvägsbro i Södertälje. Det föreslagna objektet innebär en breddning av bron för att möjliggöra en utökning från två till tre körfält i vardera riktningen, men det innehåller också åtgärder för att stärka robustheten på motorvägsbroarna.

Regeringen beslutade den 24 april 2026 att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Regeringen anser att behovet av robusthet och redundans vid vägpassage av Södertälje kanal ökar i ljuset av det förändrade och försämrade omvärldsläget. Södertäljepassagen utgör även en viktig transportlänk för svensk ekonomi och exportindustrins utveckling.

Därför har regeringen beslutat att lägga in medel i planen för att ta fram ett aktualiserat underlag så att en bedömning av eventuella åtgärder för passage av Södertälje kanal kan göras inför nästa planperiod. Samtidigt ligger det nya objektet ”E4/E20 Södertäljebro, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm” kvar i den nationella planen enligt Trafikverkets förslag.

Anf. 45 INGELA NYLUND WATZ (S):

Herr talman! Tack för svaret, statsrådet!

Regeringens besked om frågan om en ny passage över Södertälje kanal i nationella planen är en besvikelser för hela Stockholmsregionen. Ett så kallat underlag för att bedöma behovet ska tas fram. Vem, undrar man, mer än regeringen kan tvivla på behovet av en ny passage över eller under Södertälje kanal?

Här är några fakta. Motorvägsbron med Europavägarna E4/E20 vid Södertälje är av mycket kritisk betydelse för hela landet. Bron och kanalen saknar kapacitetsstarka alternativa förbindelser, vilket gör platsen inte bara kritisk utan också väldigt sårbar, där en störning av driften får omfattande samhällsekonomiska konsekvenser. Det är en av Sveriges mest strategiska transportlänkar med central betydelse för både

vägtrafik och sjöfart. Den binder samman södra Sverige med huvudstadsregionen och fungerar som nav för såväl industriella som samhällsviktiga flöden.

Att bron är öppningsbar och bara har två körfält i vardera riktningen ökar utsattheten för både trafikolyckor och tekniska haverier. Ett avbrott får snabbt genomslag i form av trängsel, leveransstörningar och ökade samhällsekonomiska kostnader, vilket vi bittert fick erfara under midsommartiden 2016. En allvarlig incident som sätter både bron och kanalen ur spel bedöms leda till samhällsekonomiska kostnader på minst 46 miljoner kronor det första dygnet, huvudsakligen till följd av restidsförluster. Därtill kommer produktionseffekter med tapp på upp till 60 miljoner kronor per dag. De godstransporter som påverkas representerar ett årligt varuvärde på över 1 100 miljarder kronor. Det motsvarar en tredjedel av Sveriges totala varuflöden.

Herr talman! Södertälje är en industriell kärnpunkt i svensk ekonomi, där Scania och Astra Zeneca tillsammans sysselsätter cirka 24 000 personer lokalt och indirekt påverkar nästan 60 000 arbetstillfällen nationellt. Deras export och produktion är i hög grad beroende av en fungerande infrastruktur.

Södertäljebro har en nyckelroll i huvudstadsregionens – för att inte säga hela landets – livsmedelsförsörjning. WSP:s bedömningar visar att det varje år transporteras livsmedel till ett värde av cirka 50 miljarder kronor över bron, vilket motsvarar omkring 13 procent av de totala vägtransporterna av livsmedel i Sverige.

Herr talman! I den nyligen antagna nationella planen för vägtrafik föreslås, precis som ministern sa, att bron ska breddas till tre filer under perioden 2033–2037. I perioder kommer då trafiken att hänvisas till en fil vardera i norr- respektive södergående riktning. Detta är ett läge då den nya Förbifart Stockholm blivit färdig kring 2029–2030 och trafikmängden bedöms öka med 35 procent framåt 2045. Det kommer att leda till en allvarlig trafikinfarkt av sällan skadat slag, produktionsbortfall för industrin och allvarliga miljökonsekvenser, framför allt för Södertälje kommun.

Jag ställde mina frågor i interpellationen till förvarsministern. Därför är jag fortsatt intresserad av att höra svar på de frågor jag ställt som har ett försvarsperspektiv. Är det rimligt att anta att försvarsministern eller regeringen delar bedömningen att det behövs en ny passage över Södertälje kanal?

Anf. 46 MARTIN WESTMONT (SD):

Herr talman! Europaväg 4 och 20 har i dag hög trafikbelastning. Det är ingenting vi löser enbart genom att förbättra den motorvägsbro som denna interpellation fokuserar på. Antalet företagstransporter på sträckan är högt, och många pendlar till och från Stockholm och Södertälje varje dag.

Trafiksituationen kommer inte att bli bättre på sträckan. Snarare kommer den att försämrats ytterligare, och vägen korkar ofta igen redan vid Botkyrka, som ligger en bra bit från Södertälje. Det som krävs är

en bredare helhetslösning kring hur man ska hantera trafiksituationen, från Södertälje in mot Stockholm och från Stockholm mot Södertälje.

Jag vill med detta anförande under denna interpellationsdebatt betona vikten för infrastrukturministern av att just denna väg har stora brister och att det bara kommer att bli sämre. Jag delar mycket av det som interpellanten tog upp i sitt anförande. Min förhoppning är att statsrådet, om så inte redan har skett, lyfter denna fråga vidare, först och främst inom Trafikverket.

För Stockholmsregionens fortsatta tillväxt är detta en fråga som måste lösas på sikt. Precis som interpellanten var inne på har vi väldigt många varutransporter in och ut från Stockholm på denna väg. Det kommer en tid när många transportföretag inte anser det tillräckligt lönsamt att sitta i timslånga köer för att göra en leverans i Stockholmsområdet utan börjar se sig om efter andra alternativ. Det här är en viktig fråga för Stockholms fortsatta tillväxt, så låt oss agera i dag innan många företag ser sig om efter andra alternativ.

Anf. 47 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Tack, ledamöterna, för engagemanget!

Frågan som Ingela Nylund Watz ställde avslutningsvis var om det är rimligt med en ny passage över Södertälje kanal. Ja, annars hade vi inte lagt in det utredningsuppdraget till Trafikverket. Det finns en anledning till att regeringen ger det uppdraget tillsammans med uppdraget att bredda befintlig passage. Det är självklart att det hade varit ännu bättre om breddningen hade gjorts innan Förbifart Stockholm öppnas. Jag förväntar mig att arbetet med breddningen sker så effektivt och snabbt som möjligt och också i nära dialog med dem som är beroende av att förbindelsen är öppen och kapacitetsstark även under byggfasen.

Herr talman! I interpellationen anges att den planerade breddningen innebär att trafiken under fyra år enbart kommer att kunna nyttja en fil i norr- respektive södergående riktning på bron. Jag vill upplysa kammaren om att jag efter att ha undersökt den här frågan och informerat mig hos Trafikverket har fått beskedet att den lösning Trafikverket nu tittar på och arbetar utifrån innebär att det byggs två överledningsbroar mellan de båda statliga broarna. Det innebär att kapaciteten på bron behöver sättas ned i ett år. Det är en väsentlig skillnad mot vad ledamoten skrev i sin interpellation. Därför vill jag informera om detta.

Trafikverket framhåller att beslutet om utformningen inte har tagits än och att det i det arbetet förstås är viktigt med en nära dialog med berörda parter om konsekvenserna.

Herr talman! När det gäller breddningen kan jag inte låta bli att ta upp att det arbetet avbröts. Det hade planerats länge, men det avbröts av tidigare regering. Det är klart att vi hade varit i ett bättre läge om det inte hade stannat av utan varit igång som förberedelse inför att Förbifart Stockholm öppnar. En fråga är alltså om

det finns någon självvrannsakan gällande det beslut som fattats tidigare. Det är klart att det hade påverkat i dag.

Regeringen har avsatt utredningsmedel för just passagen över Södertälje kanal som redundans till den bro som kommer att breddas. Det är angelägna åtgärder för att stärka robustheten och minska sårbarheten i trafiken. Detta är inte bara en fråga för Södertälje och Stockholmsområdet, utan det är en viktig fråga för hela infrastrukturen i vårt avlånga land.

När det kommer till de specifika frågorna har Försvarsmakten eller dåvarande MSB inte berört motorvägsbron i sina remissyttranden över nationell plan. Deras remissvar ligger på en mer övergripande nivå och berör ej enskilda objekt. Däremot vill jag förstas påminna om att de 30 miljarder som ligger utöver nationell plan i den civilförsvarsbudget vi är överens om kommer att följa Försvarsmaktens utpekade behov. Det har tidigare lämnats besked om att en stor del av de medlen kommer att gå till upprustning av Inlandsbanan. Ytterligare åtgärder som täcks av dem kommer att styras av Försvarsmaktens behov.

Samtidigt är den nationella plan som regeringen har fastställt förstas beredskapshöjande genom omfattande åtgärder för att rusta upp, stärka bärighet och även utreda och ta fram förslag på hur Södertäljepassagen ska kunna säkras för framtiden.

Anf. 48 INGELA NYLUND WATZ (S):

Herr talman! Det senaste inlägget från infrastrukturministern illustrerar det faktum att det bland blir tokgigt när vi som interpellanter ställer frågor till ett statsråd och sedan får svar av ett annat.

Jag har ställt den här interpellationen helt och hållet ur ett försvarsperspektiv. Nu får jag allmänna svar av infrastrukturministern om de satsningar som görs i den nationella planen och ett resonemang kring det. Det är intressant att debattera och diskutera det med infrastrukturministern, men jag var intresserad av att diskutera Södertäljebroen ur ett försvarsperspektiv med försvarsministern. Om infrastrukturministern å regeringens vägnar inte kan ge tydliga svar på mina frågor ur ett försvarsperspektiv är det tråkigt, men jag hoppas att infrastrukturministern tar chansen.

Södertälje intar ju en särställning på kartan över strategiska knutpunkter genom sin roll som väg-, järnvägs- och sjöfartsknut och med direkt påverkan på både regional försörjning och nationell exportkapacitet. De stora industrierna i Södertälje exporterar ungefär 10 procent av det samlade exportvärdet. Det går inte att blunda för att produktionsstörningar i form av att personal inte kan ta sig till och från arbetet eller komma i tid eller att gods varken kan komma in eller ut till de här industrierna under långa perioder påverkar och skapar ett betydande produktionsbortfall.

Nu säger infrastrukturministern precis det som är kärnan i min interpellation, nämligen att objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste bedömas i en annan ordning och finansieras i en särskild ordning. Ministern pekar på de 30 miljarderna i

totalförsvarsatsningar. Det är alldeles riktigt att dessa satsningar kommer att finansiera en del av objekten. Det är dock oklart om Södertäljebron kommer att finnas med i det sammanhanget.

Infrastrukturministern vill kasta tillbaka bollen på tidigare regeringar. Det är ett retoriskt knep som man gärna kan ta till. Men jag försöker här lyfta blicken och hoppas att vi kan enas om att skjuta fram en investering som de stora industrierna i Stockholmsregionen, alla kommuner runt om i hela Mälardalen och troligen också stora delar av regeringsunderlaget tycker är nödvändiga. Det gäller till exempel en ny passage över Södertälje kanal.

Det är tråkigt om det blir en förskjutning av detta projekt långt bort mot 2040, vilket blir konsekvensen av de beslut som regeringen har fattat hittills. Man säger att man ska ta fram underlag för att eventuellt utreda möjligheten till en ny passage.

Jag lyfter fram det här i min interpellation för att jag tror att det ur försvarssynpunkt är otroligt dålig politik. Vi som land behöver vara betydligt mer offensiva när vi ser på huvudstadsregionens förutsättningar att fungera i både kris och fredstid.

Av de samlade livsmedelstransporterna passerar 13 procent över det här snittet, och det gods som måste in och ut här representerar 10 procent av det svenska exportvärdet. Med tanke på det och att personalförsörjningen kan haverera på grund av kökaos borde det föranleda Sveriges regering att vara lite mer framåtutlåtad än att skjuta fram projektet till bort mot 2040.

Anf. 49 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Det kan möjligen vara lite ovant för en socialdemokrat att infrastrukturministern tar fullt ansvar för att rusta svensk infrastruktur också ur ett totalförsvarsperspektiv. Den plan som vi nu har fattat beslut om är den första som på allvar tar in totalförsvarets behov. Det har saknats tidigare.

Jag förstår möjligen frågetecknen, men det är inget konstigt med att den minister som är ansvarig för att infrastrukturen ska hålla i Sverige, både i vackert väder och i ett läge med höjd beredskap, också svarar på frågor om hur vi rustar infrastrukturen.

Det vi gör nu har direkt påverkan på Försvarsmaktens behov. Det gäller allt ifrån höjningar av bärighetsklass till fördubblat stöd till enskilda vägar, upprustning av underhållet av vägnätet och järnvägsnätet och ökad tillförlitligheten. Att vi rustar Malmbanan så att kapaciteten ökar där är någonting som får direkt påverkan på infrastrukturens förmåga att upprätthålla viktiga transporter för det militära försvaret.

En del av vår avskräckning är att vi har en infrastruktur som håller. Det är inte bara en fråga för försvarsministern att de olika sektorerna står starka i ett oroligt läge. Det är en förändring. Det är en förstärkning av detta i den nationella planen.

Därför är det, som jag ser det, inte något konstigt att jag svarar på frågor som rör infrastrukturen som

också är direkt kopplade till det militära försvaret – tvärtom.

Vi har stärkt samarbetet på nordisk nivå. Vi har inrättat ett nordiskt samarbete, kallat Nordic Transport Preparedness Cooperation, som är beställt av transportministrar och infrastrukturministrar. Det är ett direkt samarbete med ländernas försvarsmakter. I detta är samarbetet mellan mitt departement och Försvarsdepartementet tätare än någonsin – i alla fall än på väldigt länge.

I ljuset av detta kom frågan om motorvägsbron i Södertälje. Jag svarade på ledamotens fråga ”Är det rimligt?”, herr talman. Ja, det är rimligt. Det är därför regeringen ger det här uppdraget. Det är också därför vi är måna om att breddningen av den befintliga bron sker så snabbt och effektivt som möjligt.

Jag vet inte om Ingela Nylund Watz uppmärksammade vad jag sa i mitt förra inlägg. De fyra år som hon refererar till i interpellationen har nu reducerats till ett år i det planerade arbetssätt som Trafikverket genomför och har på bordet. Man har inte fattat ett beslut än, men man har planerat för det och har haft en nära dialog med inte minst näringslivets aktörer. Det är dock viktigt att snabbt få det här på plats.

Utifrån det dristade jag mig till att ifrågasätta den förra regeringens beslut om att dra bort det här i den nationella planen. Det är inte ett retoriskt knep, utan det är ett sätt att belysa att tidigare beslut gör att vi i dag sitter i en sämre sits. Om man inte hade skjutit på beslutet om att bredda E4 och om man inte hade varit så angelägen om att få det på plats så snabbt som möjligt hade dagens debatt kanske varit en annan.

Nu har vi både ett redundansproblem, som regeringen adresserar med det här uppdraget, och ett kapacitetsproblem här och nu, som regeringen också adresserar. Vi är inte nöjda med att det skulle ta fyra år, men Trafikverkets planering pekar på att det kan ske med nedsatt kapacitet under ett år. Det här behöver dock ske så effektivt och snabbt som möjligt och i god dialog med dem som är beroende av transportsträckan.

Anf. 50 INGELA NYLUND WATZ (S):

Herr talman! Om infrastrukturministern har rollen som ansvarig för att säkra redundans, hållfasthet och hållbarhet i trafiksystemen också ur totalförsvarsynpunkt och tycker att det är beklagligt att det här lyftes ur den nationella planen under den förra mandatperioden undrar man: Bedömer regeringen verkligen att det här är en strategiskt viktig knutpunkt som behöver utvecklas, försvaras och ges ökad robusthet? Varför skjuter man i så fall projektet till långt efter 2040?

Om infrastrukturministern delar uppfattningen att det här är en vital strategisk knutpunkt som behöver förstärkt kapacitet, precis som Försvarsmakten har gett uttryck för i olika sammanhang, vore det väl rimligt att inte skjuta det långt bortom 2040. I stället borde man axa arbetet. Man borde ha lyft in det här tidigare.

I praktiken betyder det här för oss som bor i Stockholmsregionen att regeringen egentligen säger att försvaret av huvudstadsregionen inte är så viktigt. Det är

viktigare med andra försvarssatsningar. Men vi får väl hoppas att bron står sig och håller och att det inte inträffar någon olycka eller att vi hamnar i kris eller någon annan situation som får stor påverkan på trafikflödena över Södertäljebron. Huvudstadsregionen är helt beroende av en fungerande trafik över bron för sin försörjning av både gods- och varutransporter.

Jag tycker inte att infrastrukturministerns argumentation blir starkare när han först säger att det var beklagligt att ta ur breddningen av bron ur planen för fyra år sedan och sedan säger att den stora lösningen ska komma först efter 2040. Det duger inte.

Anf. 51 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! På tal om retoriska knep blir det här ett väldigt ihåligt resonemang. Men det får stå för Ingela Nylund Watz.

Vi har påskyndat arbetet. Trafikverket kan nu genomföra åtgärden på ett år i stället för fyra år, vilket framgår av den information som jag har gett till kamraren i dag.

Det är inte så att hela Mälardalen håller med Ingela Nylund Watz. Stockholms stad framförde att det är positivt att objektet breddning av Södertäljebron finns med som namngivet objekt i den nationella planen. Mälardalsrådet välkomnade att Trafikverket inkluderar åtgärder i planförslaget för att förbättra och bredda Södertäljebron. De framförde att det stärker kapaciteten och ger en bättre framkomlighet mellan Stockholm och Södertälje.

Det är en enkel uppgift i opposition att i dag stå och skälla på en regering som nu genomför åtgärder. Jag har gett Trafikverket i uppdrag att utreda Södertäljepassagen för en starkt redundans och ser till att bredda E4:an så att den blir mer kapacitetsstark.

Trafikverket föreslog detta för den förra regeringen, men man orkade inte eller kunde av någon anledning man inte fatta ett sådant beslut. Det är därför vi står här i dag.

Tala gärna om åren framåt – men man måste också titta på åren bakåt, för infrastrukturplanering är långsiktig. Jag har inte hört ett uns av självrannsakan i Ingela Nylund Watz resonemang.

Vi tar ansvar; vi genomför åtgärder. Vi vill förstås se till att detta går så snabbt som möjligt i totalförsvarshänseende, för detta är ett viktigt stråk och en viktig sträcka – inte bara för Södertälje och Stockholm utan för hela Sverige, som jag också har sagt tidigare, herr talman. Det svaret återupprepar jag gärna, om det inte har uppfattats i debatten i dag; det vill jag understryka. Det är därför vi nu både går vidare med breddningen av bron och ger Trafikverket i uppdrag att utreda en redundans för Södertäljepassagen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2025/26:425 om fördelning av ansvar för infrastrukturkostnader vid försvarsetableringar

Anf. 52 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Kalle Olsson har frågat mig om jag kommer att agera för att klargöra ansvarsfördelningen för infrastrukturkostnader mellan Trafikverket och övriga berörda aktörer samt om jag kommer att agera för att staten avsätter nödvändiga resurser för att bekosta tillkommande infrastrukturella behov i samband med i interpellationen nämnda och framtida försvarsetableringar.

Det finns en tydlig ansvarsfördelning – det finns vägar som är statens ansvar och vägar som är kommunernas ansvar. Investeringar i ny statlig infrastruktur ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås och ska som huvudregel vara samhällsekonomiskt lönsamma. De finansieras normalt genom statliga anslag via statsbudgeten.

Behov av ombyggnationer, förbättringar eller andra förändringar av den statliga infrastrukturen som uppkommer då en extern part vill ansluta till den statliga infrastrukturen, exempelvis vid en exploatering, ska normalt bekostas av exploatören. Detta är en princip som har tillämpats under lång tid och som gäller såväl om det är en privatperson som vill ansluta en nybyggd villa till närmaste allmänna väg som om det är en större industrietablering eller en statlig anläggning som byggs.

Vad gäller de exempel på pågående etableringar som Kalle Olsson nämner pågår det processer kring dessa, i vilka Trafikverket är part. Jag förutsätter att Trafikverket och andra offentliga aktörer, i varje ärende och även i dessa fall, agerar utifrån de principer som tillämpas vid planering av infrastruktur och aktivt bidrar till att utformningen av transportinfrastrukturen blir ändamålsenlig.

Anf. 53 KALLE OLSSON (S):

Herr talman! Tack till statsrådet för svaret på min fråga!

Det finns bedömare, bland annat europeiska underlättelsejämter, som varnar för att Putin, om Ryssland skulle gå starkt ur kriget i Ukraina, skulle kunna vara redo att inom bara några år gå vidare och gå på andra länder – tänk Polen och de baltiska länderna. Vad detta skulle betyda för svensk säkerhet är naturligtvis uppenbart för alla.

Den försvarsupprustning som vi nu genomför är alltså extremt viktig. Särskilt viktigt är det att vi går från ord till handling, att vi omsätter pengarna i konkret försvarsförmåga. Vi här i riksdagen och regeringen har enats om massiva investeringar, hundratals miljarder, i nya vapensystem, fler värnpliktiga, fler officerare, fler regementen och, bör man kunna tillägga, herr talman, också rejäla rondeller.

Ett starkt samhälle och ett starkt försvar kräver både vägar, avlopp och cirkulationsplatser med bredda

och hållfasthet. Det är detta den här interpellationen i någon mening handlar om: en rondell i Östersund. Vad den lite mer specifikt handlar om är den process som alltid föregår alla typer av etableringar, som i det här fallet innefattar Östersunds kommun, Försvarsmakten, Fortifikationsverket och, sist men inte minst, Trafikverket.

När man efter det vanliga, ni vet – dialog med medborgare och hänsyn till fridlysta skogsorkidéer, vackra fjärlar och så vidare – började se att man närmade sig målet i den här processen, i meningen en antagen detaljplan, kommer Trafikverket in på banan, och det med besked. Trafikverket kräver att Östersunds kommun ska ingå ett finansieringsavtal med myndigheten. Om man inte gör det hotar Trafikverket med att överklaga den här detaljplanen, som man har jobbat med i flera år tillsammans med Försvarsmakten och Fortifikationsverket. Detta skulle kunna försena den här etableringen med flera år.

Det där tycker jag att man kan låta sjunka in lite grann. Vi har alltså en myndighet som i praktiken lägger krokben för en annan myndighet, som är ute i ett väldigt angeläget ärende – att bygga upp försvarsförmåga – och som dessutom har varit väldigt tydlig gentemot den aktuella kommunen, Östersunds kommun, med att det är bråttom och att man vill se leverans och framdrift.

Men då kommer alltså Trafikverket, mycket oväntat och fräckt, får man väl säga, och försöker lägga över ansvaret och den ekonomiska risken på kommunen. Krita på här, annars blir det ingenting. Det är en häpnadsväckande inställning.

Detta har nu gått så långt att Försvarsmakten så sent som häromveckan meddelade att man överväger en annan plats för sin etablering. Ett av skälen till detta är just oförmågan att hitta en lösning avseende den här trafiksituationen. Det handlar om flera års arbete som nu kastas upp i luften och en etablering som eventuellt skjuts flera år framåt, om man måste gå så långt som till att jobba fram en ny detaljplan.

Samtidigt finns hela tiden den allvarsamma insikten om att det är bråttom; det är fara i dröjsmål.

Statsrådet säger här i sitt svar att han förutsätter att Trafikverket och alla andra jobbar utifrån de principer som gäller. Men då blir ändå den enkla frågan: Är det statsrådets uppfattning att det är så här det ska gå till? Har staten skött detta snyggt i förhållande till Östersunds kommun? Jag hoppas naturligtvis att svaret på den frågan från statsrådets sida är nej och att statsrådet skyndsamt samlar ihop sina regeringskollegor från finans- och försvarsdepartement och ser till att lösa denna fråga en gång för alla.

Anf. 54 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Låt mig först bara slå fast att ansvaret i Sverige är så fördelat att det är Trafikverket som är ansvarigt för den här processen. Men vi har en dialog med kommunen och myndigheterna. Jag har träffat kommunledningen i Östersund och företrädare för

kommunen. Det är förstås viktigt att berörda parter hittar en gemensam lösning.

Trafikverket har ansvaret för planprocessen, och jag som statsråd varken kan eller bör uttala mig om sådana processer. Det ankommer inte på ett enskilt statsråd att uttala sig om enskilda ärenden, i synnerhet när Trafikverket är en part i ett aktuellt ärende.

Med detta sagt, herr talman, vill jag förstås understryka betydelsen av att man arbetar med en gemensam riktning när det gäller att höja beredskap och möjliggöra försvarsutbyggnad. Vi arbetar i andra delar av mitt departement med att korta ledtider och snabbare möjliggöra försvarsetableringar. Varje del i upprustningen behöver självklart ske skyndsamt.

Därför är jag glad för att Kalle Olsson nämner en sådan sak som en rondell. Det är inte i de stora planerna, de stora orden och de stora summorna som det avgörs, utan det är där flaskhalsarna finns. Därför är jag angelägen om att vi får en ännu bättre ordning i planeringsstadiet. Det är ingen överraskning att det är Trafikverket som ansvarar för statlig infrastruktur och kommunerna som ansvarar för den kommunala.

Det är inte heller någon överraskning att principen i Sverige under lång tid har varit att det är exploatören som är ansvarig för anslutningskostnader. Detta tror jag att man hade kunnat reda ut och påverka långt tidigare. Utan att ge mig in i det enskilda fallet tror jag att sådana åtgärder som behövs i hela stråket behöver komma upp på planeringsbordet i tid så att man har klarhet i vem som är ansvarig för vad och kan hissa upp frågor som kanske är oklara eller där det finns målkonflikter, så att de kan avgöras.

Nu är den här frågan uppe. Trafikverket är en delaktig part i den här processen, och därför är det olämpligt att jag uttalar mig i alltför mycket detalj i ett enskilt ärende.

Hade vi haft ministerstyre i Sverige i en annan ordning hade jag kunnat svara på Kalle Olssons fråga på ett annat sätt. Men det resonemang som jag vill understryka betydelsen av går ju helt i linje med vad Kalle Olsson säger, att det ligger en fara i dröjsmål. Därför är det angeläget att vi får en ordning för att avgöra olika mindre eller större konfliktfrågor där principer står mot principer.

Vi arbetar också med ett instrument inom Regeringskansliet där vi bereder direktiven till en utredning om nationell fysisk planering för att få en ordning och en bättre struktur för att kunna avgöra den här typen av målkonflikter på ett snabbare sätt.

Anf. 55 KALLE OLSSON (S):

Herr talman! Statsrådet och jag är överens när det handlar om att beskriva allmänna förutsättningar för etableringar och exploateringar. Ett vanligt förhållande är ju att en exploatör vill etablera sig i ett handelscentrum, och kommunen säljer av mark. Då tar kommunen också betalt utifrån att kostnader för anslutningspunkter och annat tillkommer. Det är inget konstigt med det. Här har vi en samsyn.

Men det vi talar om här är ingen handelslada eller en korvmoj utan något väldigt grundläggande i det statliga kärnuppdraget. Här handlar det om att vi ska öka försvarsförmågan, och vi ska göra det snabbt.

För gemene man ter det sig nog som självklart att staten då tar ett samlat ansvar för detta. I det sammanhanget blir kommunen mer av en möjliggörare. När man som kommun – i det här fallet gäller det Östersunds kommun – får frågan om man kan tänka sig att jobba snabbt framåt för att stärka försvarsförmågan säger man naturligtvis ja. Man säger inte nej. Sedan jobbar man framåt lutat och snabbt och försöker vara så tillmötesgående som det bara går. Man sätter en ära i att vara skyndsam. Det är precis detta man har gjort.

Men någonstans, herr talman, finns det ändå en gräns för hur tillmötesgående man kan vara. Den gränsen passerar när man förväntas börja sätta lärartjänster och äldreomsorgen i pant för att staten inte kan samordna sig och komma överens om hur man ska göra affärer internt i staten. Det är helt oacceptabelt.

Jag kan inte redogöra för vad som har sagts under förhandlingarna, som alltså fortfarande pågår mellan aktörerna. Jag kan dock notera en viss ändring i tonaliteten från Trafikverket i de uttalanden som har gjorts på senaste tiden. Men jag kan samtidigt också konstatera att frågan ännu inte är löst. Det finns inget förslag till detaljplan som kan antas när kommunstyrelsen i Östersund träffas på tisdag nästa vecka. Sedan är det sommaruppehåll, och nästa möte i kommunstyrelsen är i augusti.

Denna interpellation lämnades in i mars. Då var låsningarna kända, också av statsrådet och hans departement.

Jag hör vad statsrådet säger, att han inte kan döma av i en enskild fråga. Men regeringen kan sätta upp principer. Vi har ändå en grundlag som säger att det är regeringen som styr riket. Det handlar bland annat om att säkerställa att man hanterar intressekonflikter och att hantera låsningar mellan departement och myndigheter. Regeringen har helt enkelt det övergripande ansvaret för framdriften i staten. Det kan man inte komma undan.

Vad vi talar om här handlar egentligen inte särskilt mycket om en kommunal detaljplan, utan det är ett nationellt säkerhetsintresse: att bygga upp militära anläggningar i Östersund för att kunna utbilda värnpliktiga utifrån en sportig tidsplan.

Då kan man inte sitta högt upp i något torn och likasom bara betrakta det hela och hänvisa till principer. Det flyttar inte processen framåt, utan här måste man agera som regering.

Östersund är inte den enda kommunen, herr talman, som kommer att hamna i en situation där man förväntas jobba tillsammans med Försvarsmakten, Fortifikationsverket eller Kriminalvården i angelägna statliga ärenden. Här måste regeringen slå fast vad som ska gälla och tidigt vara inne i processerna, så att vi inte hamnar i sådana här lägen i framtiden.

Anf. 56 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Kalle Olsson och jag är överens om mycket, men jag vänder mig mot beskrivningen att jag skulle sitta högt upp i ett torn. Jag har alltså uppdaterat mig om situationen och informerat mig om läget. Jag har haft samtal både med kommunledningen i berörd kommun och med Trafikverket.

Jag konstaterar även att Kalle Olsson har noterat en ändrad tonalitet, men det är alltså en pågående process. Då kan man sitta antingen nära nere på marken, högt uppe i ett torn eller var man vill. Men det vore direkt olämpligt om jag i en interpellationsdebatt i Sveriges riksdag skulle avgöra den här processen i dag. Det finns ordningar för hur sådant ska göras. Jag förväntar mig givetvis att alla tar sitt ansvar i den uppkomna situationen.

Låt mig säga något om den generella frågeställningen. I en kommuns detaljplanearbete ingår att beskriva och utreda hur den trafikala situationen kommer att påverkas, om det förblir en trafiksträngning som uppstår till följd av en exploatering och hur den behöver tas om hand. Om det krävs åtgärder i den statliga infrastrukturen ska ett medfinansieringsavtal upprättas innan detaljplanen antas för att säkerställa att åtgärderna blir utförda.

Den kommun som planlägger en exploatering med stöd av en detaljplan blir Trafikverkets juridiska motpart vid avtalsskrivande om medfinansiering. Kommunen kan sedan i sin tur ta ut dessa kostnader av exploatören. Det låter väldigt enkelt, men det är självklart så att man behöver både vara medveten om detta och i ett tidigt skede reda ut om det finns åsiktsskillnader eller målkonflikter.

Mot bakgrund av de medel som vi satsar på försvarsutbyggnaden är det inget konstigt om man lägger stora summor på att bygga ett nytt regemente och den ansvariga kommunen säger att man behöver vidta åtgärder i infrastrukturen för att det ska bli möjligt och att man behöver medel till det. Om detta hade funnits på bordet tidigare hade vi inte haft den här diskussionen i dag.

Jag säger inte detta för att peka finger i den uppkomna situationen utan för att vi behöver använda de strukturer som finns på ett effektivt sätt. Det måste finnas en klarhet i processerna, för det här är inte det enda exemplet i Sverige där vi behöver rusta upp försvaret i hög hastighet och infrastrukturen blir antingen en flaskhals eller en möjliggörare för expansionen. Jag tror att det finns mycket att lära av detta.

Sedan behöver man också se till att lösa situationen på ett effektivt sätt där alla tar ansvar. Men jag tror inte, som Kalle Olsson antyder, att man behöver göra väldiga förändringar i principerna. Om en industrietablering ska göras, om det behövs en anslutning till en villa eller om man behöver göra en statlig exploatering är det ganska naturligt att titta på helhetskostnaden. Där kan en så liten sak i sammanhanget som en rondell vara viktig att ha med redan i början.

Herr talman! Jag tror att man behöver dra lärdomar av detta. Men jag säger inte detta för att peka på saker i den aktuella situationen – att man borde ha gjort ditt eller datt eller si eller så. Jag tror att man hela tiden behöver vara medveten om att det ligger en fara i dröjsmål men att man också behöver lära under resans gång, så att nästa steg blir ännu mer vist placerat och kanske kan tas i snabbare takt.

Anf. 57 KALLE OLSSON (S):

Herr talman! Vi har under lång tid hört att vi måste ställa om för att möta hotet från Ryssland. Vi måste bli mer handlingskraftiga och mer snabbfotade. Vi kan inte fortsätta att göra saker som vi gjorde under den eviga fredens tid, då vi hade lyxen att ha den här typen av nästan akademiska övningar och kunde lägga ett halvår, ett år eller flera år på att träta om en sådan här fråga.

Östersunds kommun förstod det hela tidigt. De plockade upp handsken och hörsammade signalerna. Man förstod faran i dröjsmål. Man såg till att göra jobbet. Man avbröt semestrar. Man gjorde sin del i detta. Men på statens sida ser det fortfarande, efter flera år, inte ut som om man ens har talat med varandra över myndighetsgränserna.

Någonstans måste ansvaret också falla på en regering, tycker jag. Det är därför vi har den här interpellationsdebatten. Jag har inte som riksdagsledamot möjlighet att kalla hit en generaldirektör till riksdagens kammare. Jag kan hålla med om att det hade kunnat vara relevant i det här fallet. Men i stället måste jag nu ställa frågan till statsrådet.

Jag tycker att hela hanteringen drar ett löjets skimmer över delar av statsförvaltningen, men också att ett ansvar hamnar hos regeringen. Vi har en regering som har haft ett väldigt högt tonläge när det gäller inre och yttre säkerhet och också gjort en hel del bra saker; det ska sägas. Men jag tror att Putin skulle skratta åt oss om han såg hur vi höll på i den här frågan. I Sverige kan vi inte ens komma överens om ansvaret för en rondell i Östersund som behöver förstärkas för att möta försvarets behov. Man kan också se det utifrån ukrainska ögon. Skulle de ha den lyxen, att ägna årtal åt att dividera om en rondell, givet den situation som är nu?

Jag tror att det är väldigt viktigt att regeringen klarar det här och att man samordnar sig bättre i staten för framtiden. Det här är, som sagt, inte sista gången som kommuner förväntas ställa upp och jobba nära staten för att bland annat stärka Sveriges försvar.

Anf. 58 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag vill tacka Kalle Olsson för att han lyft den här frågan!

Jag förväntar mig att alla aktörer bidrar till att vi får en bra lösning på det här. Men jag ska bredda bilden. Vi ser nu en kraftig upprustning som inte bara handlar om det militära försvaret. Vi ser på område efter område att vår beredskap stärks, att samarbetet stärks och

att myndigheter börjar tala samma språk. Vi ser det också på infrastrukturområdet. Jag och transportministrarna i Norden har tagit initiativ till en gemensam kartbild och inrättat det som heter Nordic Transport Preparedness Cooperation. Vi sitter då inte bara med vår egen kartbild i Sverige, utan vi tittar också på Norge, Danmark och Finland och ser hur kartorna hänger ihop och hur vi gemensamt kan stärka de gränsoverskridande transportererna.

Jag vet att det här är någonting som Kalle Olsson känner till, men jag ville avsluta med att understryka det. Det kan nämligen låta som att ingenting funkar när man diskuterar ett enskilt exempel, som i och för sig är angeläget.

Om vi tittar på den samlade bilden ser vi hur det ser ut med den historiskt stora infrastruktuuramen. För första gången finns totalförsvarets behov med, och de beaktas när det gäller upprustning av både väg och järnväg.

Vi stärker stråk i nordvästlig riktning och i östvästlig riktning. Med de medel som vi gemensamt har enats om, över blockgränsen, i Sveriges riksdag och som är utöver den nationella planen har vi gett besked om att Inlandsbanan ska rustas upp, vilket är högt prioriterat på Försvarmaktens lista.

Det kommer alltså att ske mycket framöver. Det sker mycket redan nu. Det är förstås angeläget att arbetet sker så skyndsamt som möjligt och att man från början har alla detaljer ombord, så att man kan ta hand om dem tidigt. Det är min förväntan.

Herr talman! Jag ville avsluta med att lyfta blicken, för här vet jag att Kalle Olsson och jag är överens. Det pågår en upprustning. Då handlar det också om att rusta upp svensk infrastruktur, som är antingen en flaskhals eller en möjliggörare för den militära förmåga som vi också stärker.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2025/26:445 om kommunal förköpsrätt av nyckelfastigheter

Anf. 59 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Markus Kallifatides har frågat mig vilka överväganden som har lett till att jag och regeringen inte tagit förslagen om kommunal förköpsrätt vidare och om jag och regeringen fortfarande inte ser någon anledning att införa en bredare kommunal förköpsrätt i enlighet med de ursprungliga utredningsdirektiven.

I maj 2023 ändrade regeringen inriktningen för Utredningen om en ny förköpslag till att avse de särskilda situationer där det kan vara motiverat att kommunen eller staten går in och tar över ett fastighetsköp (dir. 2023:67). Utredningen fick därför i uppdrag att bland annat lämna förslag om förköpsgrunder för att motverka organiserad brottslighet och för att underlätta skyddet för det civila och militära försvaret. De

tidigare kommunala förköpsgrunderna i det ursprungliga direktivet utgick därmed. Regeringens fokus i denna fråga är att säkerställa träffsäkra och proportionerliga verktyg.

Utredningen lämnade i maj 2024 betänkandet *Digitala fastighetsköp & Förköpsrätt vid fastighetstransaktioner* (SOU 2024:38). Betänkandet har varit på remiss, och förslagen bereds inom Regeringskansliet.

Anf. 60 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Herr talman! Tack, infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson, för det ganska kortfattade svaret på min interpellation!

Jag är här som riksdagsledamot från Stockholms stad. Jag har tagit min utgångspunkt i ett antal uppmärksammade debatter och händelseförlopp som handlar om centrumanläggningar i just min stad. Men jag menar att frågeställningarna är av relevans för hela vårt land.

Det har alltså varit en stor debatt kring nedgångna centrumanläggningar – de påverkar människor på många sätt. Man har både konkreta exempel och kanske lite vagare misstankar om olika typer av oegentligheter och i yttersta fall brottslig verksamhet i och kring anläggningar.

Herr talman! Ledande företrädare för Stockholms stad, mina partikamrater, har tydligt efterfrågat större möjligheter för kommuner att träda emellan när fastigheter, såsom centrumanläggningar, kommer ut till försäljning: en kommunal förköpsrätt av så kallade nyckelfastigheter.

Det var mot den bakgrunden, herr talman, som den socialdemokratiska ledda regeringen 2022 gav en särskild utredare i uppdrag att ta fram förslag på en ny – återinförd, om man så vill – kommunal förköpsrätt. En sådan har alltså funnits i Sverige och finns till exempel i vårt grannland Finland. Den här utredningen hade ett uppdrag att titta på ett antal förköpsgrunder, sakliga skäl, för en kommun att träda emellan och utöva förköpsrätt. Det handlade om företagsetableringar och företagsexpansioner. Det handlade om att möjliggöra för samhällsviktiga klimatanpassningsåtgärder och också om att effektivt minska och motverka segregation.

Efter den här regeringens ändring genom tilläggsdirektiv till utredningen kvarstår endast – det är inte oviktigt – syftet att motverka organiserad brottslighet.

Jag har ställt två frågor till Andreas Carlson. Den första frågan var: Vilka överväganden har lett till att regeringen ännu inte har tagit det förslag som faktiskt finns färdigt sedan andra halvan av 2024 vidare till en proposition – förslag om en ny lagstiftning? Den andra frågan var: Vilka överväganden gör regeringen, och vilka tankar har regeringen kring att kanske föreslå en något breddad kommunal förköpsrätt?

Jag vill plädera lite för den tanken. Baserat på de stockholmska erfarenheterna ser vi framför oss att det är en glidande skala av problem som följer av en nyckelfastighet, såsom en centrumanläggning. Det finns, som vi ser det, mycket goda skäl att ge kommuner ett ganska kraftfullt instrument, en möjlighet att kliva in

och ta sitt kommunala ansvar i förhållande till medborgarna för att upprätta en god samhällsutveckling.

Anf. 61 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Tack, ledamoten Markus Kallifatides, för frågorna!

Den första frågan bygger på att vi inte skulle ha tagit de här förslagen vidare, som den är formulerad. Vi har remitterat dem. Vi bereder dem. Det pågår alltså beredning av de här förslagen. Det har kommit flera remissvar som behöver analyseras grundligt. Det är alltså inte korrekt att regeringen inte har tagit förslagen vidare. Det här pågår fortfarande.

En ny lagstiftning på området kräver noggranna avvägningar. Det är ett komplicerat rättsområde. Det är viktigt att det blir träffsäkert med den nya inriktning som vi gav utredaren vad gäller skydd för det civila och militära försvaret och det som handlar om att motverka organiserad brottslighet.

En ny lagstiftning måste vara rättssäker, proportionerlig och, som jag precis sa, träffsäker när det gäller de intressen som den är avsedd att skydda. Den måste också ta hänsyn till motstående intressen och inte bidra till för stora och negativa konsekvenser och störningar för fastighetsmarknadens funktionssätt. Det finns en del remissynpunkter i den delen.

Regeringens fokus i frågan är liksom tidigare att säkerställa träffsäkra och proportionerliga verktyg för att stärka tryggheten, motverka organiserad brottslighet och underlätta skyddet för det civila och militära försvaret.

Det försämrade säkerhetspolitiska läget har förstärkt behovet av att skydda det militära försvarets intressen. Kallifatides nämnde Finland. Finland har sedan 2020 en förköpsrätt för att bland annat säkerställa den nationella säkerheten. Det är önskvärt att Sverige utvecklar motsvarande verktyg med en statlig förköpsrätt till skydd för det militära försvaret. Det var bakgrunden till det direktiv som vi gav, och vi har nu ett underlag som fortsatt bereds.

När det gäller den andra frågan har vi inte några förslag på att bredda detta. De utredningsförslag som vi tog emot har varit ute på remiss, och det är dessa förslag vi arbetar med.

Anf. 62 MARKUS KALLIFATIDES (S) replik:

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Jag tror att jag tydligt uttryckte att regeringen inte har tagit vidare detta till en proposition och ett förslag om ny lagstiftning. Jag förnekar alltså inte det statsrådet helt korrekt uppgav, nämligen att frågan bereds i Regeringskansliet. Detta framgår också av min interpellation.

Jag uppskattar det något utvecklade resonemanget och konstaterar att regeringen och Socialdemokraterna, vad jag kan se, inte har motsatta uppfattningar om en statlig förköpsrätt som tar sikte på uppbyggnad av militärt och civilt försvar samt militär och civil beredskap. Vi ser fram emot en proposition eller

möjligen att få lägga fram en sådan proposition så skyndsamt som möjligt.

Min fråga tog sikte på den kommunala förköpsrätten. Primärt skulle det inte handla om civil och militär beredskap och försvarsförmåga utan om bredare samhällsutvecklingsfrågor. Det är så vi socialdemokrater, inte minst i Stockholms stadshus, har sett på det. Det är viktiga nyckelfastigheter, herr talman, såsom centrumanläggningar som finns i tiotusentals människors vardagsmiljö och som är nedgångna. De har eftersatt fastighetsunderhåll och detaljer som flagnar. Detta påverkar de otrygga miljöer som finns och de oklara verksamheter som pågår – den ena mer ljusskygg än den andra.

Vi har eftersökt ett verktyg, bland många tänkbara, för att en kommun ska kunna ta sitt ansvar och kliva in för att bland annat effektivt minska och motverka segregation, för att möjliggöra för företagsetableringar och företagsexpansion samt för att ta ansvar för klimatanpassningsåtgärder. Detta gäller utöver det explicita syftet som vi ju står bakom: att motverka organiserad brottslighet.

Det är även för oss viktigt att åtgärder blir träffsäkra, herr talman. Jag tänker att detta prövas när förköp prövas – men om det inte finns något lagligt stöd för en kommunal förköpsrätt blir det ingen prövning gällande huruvida den faktiska åtgärden blir träffsäker eller inte.

När det gäller proportionerliga åtgärder och störningar skulle jag hemskt gärna vilja ge bostadsminister Andreas Carlson möjligheten att utveckla hur allvarliga störningar man egentligen tänker sig ska uppkomma för att det till exempel ska införas en anmälningsplikt gällande fastighetsförsäljningar och förvärv så att kommunen de facto får möjlighet att inom en viss tidsram ingripa – med ett förköp, ingenting annat.

Anf. 63 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD) replik:

Herr talman! Tack så mycket för frågorna och engagemanget, Markus Kallifatides!

Det här är ju angelägna frågor. Det handlar om tryggheten och hur den ska kunna återtas, om hur kriminalitet ska kunna bekämpas och om att människor ska kunna känna både trygghet och trivsel i sitt eget bostadsområde och i närheten av sitt område.

Det finns redan i dag flera verktyg. Vi har även infört lagstiftning som förstärker fastighetsägares ansvar när det kommer till att samverka för ökad trygghet och trivsel.

När det gäller själva frågan kan vi utifrån den tidigare och bredare förköpsrätt som fanns mellan 1968 och 2010 konstatera att förköp förde med sig osäkerhet, fördröjda fastighetsöverlåtelse, kostnader och en administrativ börda. Gällande de störningar jag hänvisade till och som Kallifatides ställde en följdfråga om, herr talman, hänvisar jag till remissinstanserna, och det är förstas viktigt att hantera dessa i god ordning.

Detta var skälet till att regeringen lade fram ett förslag på en mer precis tillämpning för att kunna ha

förköp i de fall där vi ansåg att det skulle vara motiverat, nämligen gällande skydd för civilt och militärt försvar och för att motverka organiserad brottslighet.

När det gäller verktygslådan finns det redan i dag flera andra rättsliga verktyg för kommunerna att använda för att ingripa mot fastighetsägare som inte förvaltar sina fastigheter på ett godtagbart sätt. Man behöver alltså inte vänta på att en fastighet ska komma ut på marknaden för att kunna, som Kallifatides sa, träda emellan och förvärva fastigheten.

Genom hyreslagen, som finns i 12 kap. jordabalken, samt bostadsförvaltningslagen finns skyddslagstiftning som gör det möjligt att ingripa mot hyresfastighetsägare som missköter sina fastigheter. Det kan handla om åtgärdsföreläggande, förvaltningsföreläggande eller ytterst tvångsförvaltning.

I vissa fall kan även andra åtgärder aktualiseras, såsom att med stöd av PBL förelägga en ägare att på egen bekostnad riva en förfallen byggnad eller med stöd av expropriationslagen expropriera en grovt vanvårdad fastighet. Expropriationslagen kan användas även när en vanvårdad fastighet inte erbjuds till försäljning.

Jag vill ta med detta för att bredda diskussionen och peka på att det finns andra verktyg också. Tillsammans med de administrativa åtgärder som har underlättats och förstärkts under regeringens tid vid makten, där samarbete med polisen underlättas och där även förverkande av fastigheter och andra tillgångar är en del av kampen mot den organiserade brottsligheten, har verktygslådan alltså breddats.

Vi bereder som sagt fortsatt en förköpsrätt motiverat av just kampen mot den organiserade brottsligheten och för att underlätta skyddet för det civila och militära försvaret.

Anf. 64 MARKUS KALLIFATIDES (S) replik:

Herr talman! Jag passar på att tacka bostadsministern för debatten.

För mig låter det ändå som att regeringen – i den mån den får möjlighet att fortsätta efter den 13 september – har en positiv inställning till att faktiskt införa en kommunal förköpsrätt. Då faller rimligen också alla de invändningar som till exempel Fastighetsägarna hade i sitt remissvar gällande en ytterligare administrativ börda och möjlig fördröjning av fastighetsaffärer – eftersom en kommunal förköpsrätt ju då införs.

Det är ju där de administrativa förloppen uppträder och inte utifrån vilka grunder kommunal förköpsrätt kan utövas, utan det handlar ju om huruvida det över huvud taget finns en sådan eller inte. Det finns inte i dag, men om det skulle införas uppstår nya administrativa och potentiellt rättsliga processer som involverar alla inblandade aktörer, inklusive kommuner och domstolar i yttersta fall.

När det gäller den breddade diskussionen vill jag påminna om att det inte är riktigt samma lagstiftning. Bostadsförvaltningslagen gäller ju inte en centrumanläggning med lokaler och affärer, utan då gäller annan lagstiftning. PBL gäller givetvis, och tillsyn enligt

plan- och bygglagen gäller, men kommunala företrädare menar att den lagstiftningen är helt inriktad på att åstadkomma rättelser av olika slag. Vi vill nog gärna hävda att det är ett trubbigt och långsamt verktyg för det här området.

Expropriationslagen förutsätter grov vanvård av fastigheten. Jag skulle säga att det är någonting helt annat än att förebygga organiserad brottslighet eller för all del att underlätta för klimatanpassningsåtgärder eller främja en god samhällsutveckling. Jag tycker alltså att det var lite svaga argument, men jag välkomnar att vi har ett mått av samsyn.

Anf. 65 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Även jag tackar för debatten.

Som jag har varit inne på är detta ett område som är angeläget men där det krävs noggranna avvägningar. Det är ju så att en bredare kommunal förköpsrätt skulle öka risken för de administrativa hinder och den påverkan som skulle vara negativ – det var det jag hänvisade till – och skapa osäkerhet samt leda till fördröjda fastighetsöverlåtelser, kostnader och en administrativ börda.

Just när det kommer till att motverka organiserad brottslighet och skydda fastigheter för det civila eller militära försvaret såg vi dock anledning att fortsätta utreda en förköpsrätt, och det är det vi fortsatt bereder.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2025/26:468 om bristande regelefterlevnad i taxibranschen

Anf. 66 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Kadir Kasirga har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att regler om kör- och vilotider efterlevs inom taxibranschen, hur jag avser att stärka tillsynen och kontrollen av taxibranschen samt om jag är beredd att se över regelverket, inklusive sanktionssystemet, för att komma till rätta med återkommande brister i regelefterlevnaden.

Syftet med reglerna om taxiförarens vilotider är att förare som framför fordon i sitt yrke ska vara utvilade. Detta är särskilt viktigt av trafiksäkerhetsskäl men givetvis också för att värna förarnas hälsa och välmående. Vi ser nu av Transportstyrelsens tillståndsmätning att var femte förare inte uppfyller de krav på vilotid som ställs i regelverket. Det är självklart allvarligt.

Regeringen har under mandatperioden fattat beslut om att sanktionsväxla vissa överträdelse för att förbättra regelefterlevnaden i taxibranschen. Resultatet av Transportstyrelsens tillståndsmätning bekräftar att kontroller på väg behövs för att upptäcka den här typen av överträdelse. Transportstyrelsens tillsyn av taxibranschen är ett annat viktigt verktyg för att säkerställa regelefterlevnad och rättvisa konkurrensförhållanden.

Det är positivt att Transportstyrelsen har arbetat vidare med att effektivisera sin verksamhet och säkerställa att tillsyn utövas där den gör mest nytta för samhället. Regeringen har vidtagit åtgärder för att öka antalet poliser i hela landet. Polistätheten är den högsta i modern tid. Det stärker Polismyndighetens förutsättningar att öka kontrollerna och stävja regelbrott.

Anf. 67 KADIR KASIRGA (S):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka ministern för svaret.

Transportstyrelsens senaste tillståndsmätning visar att var femte taxiförare inte uppfyller kraven på dygnsvila. Det är allvarligt, vilket ministern instämde i. Reglerna finns inte där för syns skull, utan de finns där för att skydda trafiksäkerheten, resenärerna och förarnas hälsa.

Rapporten handlar dock egentligen om något större. Den bekräftar de problem som under lång tid har funnits inom delar av taxibranschen, såsom osund konkurrens, bristande regelefterlevnad och förare som pressas att arbeta långa dagar för att få ekonomin att gå ihop. Det är de seriösa företagen som drabbas när andra konkurrerar genom att tänja på reglerna. Det är förarna som drabbas när pressen att köra fler timmar ökar, och det är resenärerna som drabbas när trafiksäkerheten riskerar att försämrats.

Herr talman! Det här är ingen ny diskussion. Jag och ministern har flera gånger debatterat taxibranschens utveckling här i kammaren, och under hela mandatperioden har vi socialdemokrater efterfrågat en översyn av taxibranschen – av regelverket, kontrollsystemet, konkurrenssituationen och villkoren för de anställda.

Vi har lyft problemen med osund konkurrens. Vi har lyft behovet av bättre kontroller. Vi har lyft situationen för de förare som vill göra rätt för sig, försörja sig genom arbete och följa regelverket men som samtidigt pressas av en allt hårdare marknad. Vi har också lyft de orimliga priser som fortfarande förekommer. Turister och besökare som landar på Arlanda ska inte behöva riskera att betala flera tusen kronor för en taxiresa in till Stockholms city.

Trots att regeringen vid flera tillfällen har sagt sig dela problembilden har resultaten uteblivit. När jag ser tillbaka på de här fyra åren är det svårt att peka på någon större reform som på allvar har förbättrat situationen i taxibranschen. Problemen kvarstår, och nu får vi ännu en rapport som visar att regelöverträdelserna fortfarande är omfattande.

Herr talman! Jag reagerar också på att ministern i sitt svar i huvudsak hänvisar till polistätheten. Den har ökat, och vissa förändringar har genomförts. Men om var femte förare fortfarande inte får tillräcklig dygnsvila måste man rimligen ställa frågan igen: Har regeringens åtgärder varit tillräckliga?

För mig handlar detta ytterst om vilket arbetsliv vi accepterar i Sverige. Människor som vill arbeta, göra rätt för sig och försörja sina familjer ska inte pressas av villkor där långa arbetsdagar blir en förutsättning

för att få ekonomin att gå ihop. Samtidigt ska seriösa företag inte behöva konkurrera med aktörer som bygger sina affärsmodeller på att tänja på reglerna.

Därför vill jag återigen ställa frågan till ministern: Om regeringen anser att situationen är så allvarlig som ministern beskriver i sitt svar, varför har man inte gjort mer under de gångna fyra åren för att komma till rätta med de problem som finns i taxibranschen?

Anf. 68 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Tack så mycket, Kadir Kasirga, för frågorna! Det stämmer att vi har haft konstruktiva och bra debatter i den här frågan under åren, och för det vill jag tacka Kadir Kasirga.

Regeringen har vidtagit en mängd åtgärder. Jag nämnde några av dem, exempelvis möjligheten till sanktionsväxling och att Transportstyrelsen nu arbetar med att effektivisera sin verksamhet för att bli ännu mer träffsäkra i det här viktiga arbetet, vilket jag nämnde är positivt. Man kommer dock inte ifrån att det för att få ett ännu bättre genomslag i arbetet behövs fler kontroller. Då blir det viktigt att slå fast att polistäteten är den högsta i modern tid, herr talman.

Det finns ett omfattande regelverk. Det finns tydlighet i vad som förväntas och vad som krävs för att bedriva taxiverksamhet, och det är självklart viktigt att de reglerna efterlevs och följs. Där har regeringen genomfört åtgärder. Som nämnts har vi exempelvis utökat resurserna till polisen och utökat möjligheten till utbyte av information mellan myndigheter. Vi har också rivit sekretesshinder mellan myndigheter så att information kan delas enklare och mer effektivt.

Vi har även möjliggjort förverkande, och där är brott mot taxilagen en del. Med administrativa åtgärder kan man till och med förverka taxibilar för dem som inte följer lagstiftningen. Det är ett verktyg som är effektivt i stort men där det finns mer att göra.

Det har också vidtagits åtgärder mot utnyttjande av arbetskraft, och regeringen har gett Arbetsmiljöverket i uppdrag att inventera stödbehovet hos personer som utsätts för arbetskraftsexploatering och lämna förslag på målgruppsanpassade stödinsatser. Det är ett uppdrag som pågår.

Regeringen har även föreslagit att det införs två nya brott, exploatering av utländsk arbetskraft och handel med arbetstillstånd, för att möta en del av det som Kadir Kasirga var inne på, det vill säga att det här är en bransch där det förstås handlar om vilotider och regelverk men också om hur man behandlar människor. Vi behöver så att säga se till att det blir drägliga villkor och att människor inte utnyttjas.

Till sist vill jag säga att det förstås vilar ett ansvar på taxiföretag och taxiförare att följa de regler som finns. Taxinäringen bedrivs på kommersiella villkor, men att det förekommer tuff konkurrens på en marknad är ingen ursäkt för att inte följa reglerna. Jag kommer dock tillbaka till vad jag sa inledningsvis: Det är uppföljningen av reglerna som är nyckeln. Regelverket är förhållandevis omfattande. Jag tror, herr talman, att

vägen framåt är att se till att de regler vi har efterlevs snarare än att införa ytterligare pålagor. Om dessa i sin tur inte kontrolleras får de nämligen inte heller någon effekt.

Regeringen har gjort mycket, men jag är den första att understryka att mer behöver göras. Det här är ett problem som har vuxit över tid, och det krävs ett metodiskt och fokuserat arbete med handlingskraft för att vända detta.

När det gäller situationen på Arlanda, herr talman, har vi diskuterat också denna fråga tidigare. Jag delar synen på problembilden. Åtgärder har vidtagits av Swedavia, som ju opererar på Arlanda flygplats. Men det finns nog ytterligare att lära när det gäller hur man arbetar för att få en bättre situation. Flygplatsutredare och även jag själv har besökt andra nordiska flygplatser, som med olika verktyg ser till att de som landar och besöker ett land också får en bra upplevelse när de hoppar in i en taxi och åker vidare från flygplatsen.

Anf. 69 KADIR KASIRGA (S):

Herr talman! Tack så jättemycket för svaret, statsrådet Andreas Carlson!

När det gäller regelverken finns det alltså sådana i dag, och vår invändning mot och resonemang kring dem handlar om att de inte är riktigt anpassade till dagens marknad.

Taxibranschen har förändrats jättemycket jämfört med de andra branscherna på arbetsmarknaden. Det har skett en jättesnabb digitalisering och gigifiering av taxibranschen, där nya bolag har vunnit mer mark och genom algoritmer helt enkelt anpassat taxibranschen till sina egna villkor. Det är därför vi socialdemokrater i den här kammaren och även i trafikutskottet har pratat om och ihärdigt drivit vårt krav. Regeringen borde under dessa fyra år ha passat på att tillsätta en utredning och göra en översyn av taxibranschen. Transportstyrelsens rapport visar och bekräftar att problemen fortfarande finns.

Visst finns det lagar och regelverk, men bristerna visar att det behöver göras en ordentlig översyn av taxibranschen, som avreglerades under 1990-talet. Sedan dess har man inte gjort någon översyn. Som jag sa i mitt tidigare inlägg finns det en gigifiering. Det är väldigt många människor som jobbar hos de här bolagen, och samtidigt vill inte bolagen kännas vid något arbetsgivaransvar.

Ministern känner till detta. Vi har debatterat och diskuterat frågan under fyra år, och jag måste tyvärr säga att jag inte har sett något i praktik och handling som visar att regeringen har prioriterat frågan och satt fokus på den.

Det är flera tusen människor som jobbar i den här branschen. Det är flera tusen människor som vill göra rätt för sig. De vill arbeta. De vill gå till ett arbete, och de vill inte vara beroende av försörjning från det offentliga. Detta är också vad vi hör från regeringen; det är arbetslinjen som gäller. Men när människor exploateras och utnyttjas finns det ett ansvar från politikens sida att agera och skapa förutsättningar och goda och

sjysta villkor för dessa människor så att de ska kunna orka arbeta på ett hållbart sätt.

Jag undrar fortfarande om dagens kontrollnivåer inom taxibranschen är tillräckliga, när Transportstyrelsens rapport visar så omfattande brister. Om regeringen anser att de inte är tillräckliga – vilka ytterligare åtgärder är man då beredd att överväga för att komma åt de problem som jag har påpekat? Det gäller särskilt villkoren.

Jag tror inte att dessa människor medvetet bryter mot vilotiderna, utan det handlar om att det finns en press på dem för att de ska kunna tjäna in en månadslön som de kan försörja sig på. Jag är tyvärr besviken på regeringens politik, för den har inte levererat något konkret för de här förarna.

Anf. 70 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Kadir Kasirga har förstås all rätt att uppleva och erfara vilka känslor – besvikelse och annat – som han vill.

Regeringen har dock, som jag sa, vidtagit åtgärder. Jag är den första att säga att det behöver göras mer och att arbetet behöver fortsätta. Beslutet om att sanktionsväxla vissa överträdelse för att förbättra regelefterlevnaden i taxibranschen är en sådan åtgärd. Jag nämnde några exempel på åtgärder för att stävja exploatering, som Kadir Kasirga nu tar upp. Det är åtgärder som regeringen har vidtagit för att motverka utnyttjande av arbetskraft.

Vi kommer dock tillbaka till att det handlar om hur reglerna efterlevs. Efterföljandet och kontrollen av regelefterlevnaden behöver öka; det är jag den första att säga. Frågan från Kadir Kasirga gällde bland annat om kontrollerna är tillräckliga. Nej, de behöver bli fler. Möjligheten att öka takten i kontrollverksamheten är också beroende av att det finns poliser som kan utföra arbetet, och det är därför relevant att peka på att polis-tätheten nu är den högsta i modern tid.

När det gäller ytterligare åtgärder och regelförändringar som regeringen överväger och prövar kan jag nämna den nationella vilotidsförordningen. Svenska Taxiförbundet har lämnat in en hemställan om att se över regelverket kring den personliga tidboken, och detta är något som regeringen analyserar och bereder.

När jag tar del av Transportstyrelsens rapport, som Kadir Kasirga hänvisade till och som jag hänvisade till i interpellationssvaret, kan jag konstatera att det enligt rapporten i 7 procent av fallen inte var möjligt att kontrollera dygnsvilan. Detta berodde på att föraren inte hade angett någon vilotid eller att föraren saknade tidbok.

Det indikerar att det som Kadir Kasirga säger stämmer: En del av förarna känner inte till vilka kör- och vilotider som finns. Det var bara i 85 procent av kontrollerna som det faktiskt gick att fastställa att föraren hade tagit en tillräcklig dygnsvila. I ungefär hälften av avvikelserna fanns det inte ens möjlighet att kontrollera detta.

Det finns all anledning att analysera hur man skulle kunna stärka regelverket för den personliga tidboken; det är regeringen öppen för. Samtidigt kommer man tillbaka till att det, där det brister, handlar om att ha tillräckligt med muskler för att kunna följa upp och kontrollera.

Jag är öppen för ytterligare regelförändringar och skärpningar, men det som i huvudsak har varit regeringens fokus under mandatperioden är att få ett ökat tryck i arbetet med att kontrollera efterlevnaden av regler som vi redan har och som ju är omfattande.

Det handlar både om Transportstyrelsens effektivisering av sin verksamhet och om att polisen har resurser för att kunna utföra de viktiga kontrollerna. Där är arbetet inte slutfört, men regeringen har lagt om kursen och verkligen lagt i högsta växeln för att få ut fler poliser. Då behöver man också ha verktyg, och jag har nämnt förverkandelagstiftningen, sanktionsväxlingar och andra åtgärder som syftar till att förbättra regelefterlevnaden i taxibranschen.

Med detta hoppas jag och tror att Kadir Kasirga är överens med mig om att det här är viktiga åtgärder som regeringen har vidtagit under mandatperioden. I slutändan är vi överens om att det här är ett område där regelefterlevnaden behöver bli bättre.

Anf. 71 KADIR KASIRGA (S):

Herr talman! Tack, ministern, för kommentarerna och svaren!

Vi är överens om problembilden. Taxibranschen i dag funkar inte som man vill. Det är det där med ordning och reda och att människor inte ska behöva utnyttjas för att kunna tjäna en rimlig månadslön.

Vi socialdemokrater välkomnar sanktionsväxlingen och de åtgärder som regeringen har vidtagit. Men vi ser att det fortfarande behöver göras mer.

Transportstyrelsens tidböcker är ett förlegat sätt att rapportera sin dygnsvila. Vi socialdemokrater har i trafikskottet flera gånger tagit upp våra förslag med regeringen. Vi har krävt att taxametrarna ska vara kopplade till apparna och att man ska överväga att ha färdskrivare för dessa taxifordon för att säkerställa att människor inte tvingas bryta mot dygnsvilan.

Transportstyrelsens rapport visar tydligt att problemen är verkliga och påverkar både arbetsmiljö och trafiksäkerhet. Det handlar om tryggheten för både förare och resenärer men också om att seriösa företag ska kunna verka på lika villkor.

Tack för debatten!

Anf. 72 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag tackar Kadir Kasirga för denna och tidigare debatter i ett angeläget ämne.

Så här i avslutningen av debatten vill jag också vända mig till alla de seriösa aktörer – chaufförer och företag – som varje dag ser till att Sveriges taxibilar hålls rullande. Man kan få intrycket att taxi är en lyxvara, men så är det inte. Jag är därför glad att Kadir Kasirga lyfter upp frågan igen, för en robust och seriös

taxisektor är en viktig del av Sveriges transportsystem. Det handlar bland annat om sjuktransporter, färdtjänsttransporter och andra samhällsviktiga transporter. Jag vill därför tacka alla taxichaufförer för de insatser de gör dygnet runt i vårt avlånga land.

Det är angeläget för regeringen att stärka konkurrensvillkoren för de aktörer som är seriösa, som tar ansvar och som har drägliga arbetsvillkor för sina förare. I detta ljus är det arbete som regeringen har genomfört under mandatperioden för att stärka regelefterlevnaden i taxibranschen en viktig del. Det är förstås viktigt i sig att åtgärda problemen, men det är också viktigt att ha mer jämlika konkurrensvillkor. De som sköter sig ska ju belönas och inte ha det tuffare för att de konkurrerar med andra aktörer som inte sköter sig.

Det här är en angelägen fråga, och regeringen har vidtagit åtgärder. Men det behöver göras mer för att få både större effekt och fler kontroller så att både de taxiförare och de taxifordon som färdas på våra vägar håller måttet.

Jag tackar för debatten, och vi får säkert anledning att återkomma framöver.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2025/26:471 om höga kostnader och bristande tillgänglighet till Arlanda

Anf. 73 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Kadir Kasirga har frågat mig vilka konkreta åtgärder jag avser att vidta för att förbättra kollektivtrafik- och järnvägsförbindelserna till och från Arlanda, om jag avser att agera för att sänka kostnaderna och öka tillgängligheten i tågresandet till Arlanda i linje med vad regeringens egen utredare pekar på och hur jag avser att säkerställa att Arlanda utvecklas som ett starkt nationellt nav givet dagens kapacitetsutmaningar och behovet av effektiva transporter.

För att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft beslutade regeringen i december 2023 att tillsätta en särskild utredare, den så kallade Arlandasamordnaren. Samordnaren fick i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer, till exempel kommuner, regioner, statliga myndigheter och näringsliv, för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet i transportsystemet till och från Arlanda flygplats. Samordnaren slutredovisade sitt uppdrag den 2 juni 2025 i betänkandet *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet* (SOU 2025:67).

Flera namngivna infrastrukturobjekt som samordnaren föreslog i betänkandet har fastställts av regeringen i samband med beslutet om nationell plan den 24 april 2026. Det gäller bland annat Ostkustbanans fyra spår till Uppsala, signaloptimering Solna–Skavstaby, åtgärder på Märsta station och bangårdsombyggnad samt kapacitetsförstärkningar på väg E4. Ytterligare åtgärder, vilka är mindre och därför inte

ingår i gruppen namngivna objekt, kan komma i fråga i länsplan eller som trimningsåtgärder.

Regeringen bedömde i samband med beslutet om nationell plan att dessa åtgärder sammantaget kommer att öka tillgängligheten till Stockholm–Arlanda flygplats och på så sätt även bidra till stärkt konkurrenskraft för flygplatsen, för svenskt näringsliv och för inrikesflyget.

Regeringen har vidtagit flera viktiga åtgärder för att stärka luftfartens och flygplatsernas konkurrenskraft och för att förbättra förutsättningarna för god tillgänglighet med flyg. För att ta några exempel: Flygskatten är avskaffad sedan den 1 juli 2025. Regeringen har beslutat att närmare 60 myndigheter ska redovisa hur de säkerställer färdmedelsneutrala tjänsteresor. På regeringens förslag har riksdagen vid två tillfällen beslutat att sammanlagt öka det statliga bidraget till kommuner för driftsstöd till icke-statliga flygplatser med över 400 procent.

Regeringen har därutöver nyligen aviserat ett förslag på tillskott på 400 miljoner kronor till det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, GAS. Därmed kan regeringen under den andra halvan av 2026 tillfälligt helt sätta ned den GAS-avgift som tas ut av flygbolagen och på så sätt mildra effekterna av kriget i Mellanöstern för luftfarten.

Regeringen kommer att fortsätta arbeta för att stärka luftfartens och därmed flygplatsernas konkurrenskraft. I det sammanhanget är Arlanda flygplats viktig. Arlandasamordnarens bestänkande innehåller förutom de förslag som nu ingår i nationell plan många ytterligare förslag som vi analyserar.

Anf. 74 KADIR KASIRGA (S):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret.

Jag tror att vi är överens om att Arlanda är Sveriges viktigaste internationella flygplats. För exportindustrin, besöksnäringen, investeringarna och jobben är Arlanda porten till världen. Men här upphör enigheten.

Vi närmar oss slutet av mandatperioden, och om drygt tre månader går svenska folket till val. Efter de snart fyra år som regeringen har haft ansvar för transportpolitiken är det svårt att se att Arlandas ställning har stärkts, tvärtom. Enligt Stockholms Handelskammare har Sveriges flygtillgänglighet sedan pandemin backat mer än i något annat land i Europa, och näringslivsföreträdare, investerare och regeringens egen Arlandasamordnare har varnat för utvecklingen. Tillgängligheten har inte blivit bättre, attraktionskraften har inte stärkts och Arlanda har inte tagit de steg framåt som Sveriges viktigaste internationella flygplats borde ha gjort.

Det är mot denna bakgrund vi har denna debatt.

Herr talman! Regeringen har vidtagit vissa åtgärder, och vissa investeringar finns med i den nationella planen. Men samtidigt ser vi hur regeringen gång på gång tvekar när det gäller de större och avgörande kapacitetshöjande besluten. Det är olyckligt att regeringen inte har gått vidare med viktiga

kapacitetshöjande åtgärder, till exempel när det gäller Tomtebodan och järnvägssystemet in mot Stockholm – flaskhalsar som påverkar tillgängligheten till Arlanda.

Det som har blivit tydligt under regeringens fyra år är en senfärdighet som inte bara förvånat oppositionen. Även svenskt näringsliv och flera aktörer inom transport- och flygbranschen har reagerat på regeringens långsamma agerande, och Stockholms Handelskammare har som sagt konstaterat att Sveriges flygtillgänglighet har backat mest i Europa sedan pandemin. Arlanda halkar också efter andra nordiska flygplatser, vilket riskerar investeringar, företagsetableringar och jobb. Samtidigt uttrycker regeringens egen Arlanda-samordnare frustration över regeringens senfärdighet.

Herr talman! Mönstret är tydligt. Regeringen agerar först när det uppstår en akut kris. Vi ser tillfälliga krispaket, tillfälliga lättnader och tillfälligt slopade avgifter.

Jag välkomnar självklart åtgärder som kan lindra situationen för branschen här och nu, men när det gäller de långsiktiga lösningarna har regeringen varit näst intill handlingsförlamad, trots att deras egen utredare Peter Norman pekat ut problemen i sin utredning om Arlanda.

Peter Norman kom med många förslag, till exempel att förbättra kollektivtrafiken till Arlanda, föra en dialog med dem som driver Arlanda Express, se över stationsavgiften, göra det billigare för människor att välja kollektivtrafik till Arlanda och förbättra tillgängligheten så att vi, som alla andra huvudstäder på kontinenten, får billigare tillgänglighet. Där tycker jag att ministern blir svaret skyldig.

Anser ministern verkligen att Arlanda är ett mer tillgängligt, konkurrenskraftigare och starkare internationellt nav i dag än när regeringen tillträdde 2022?

Anf. 75 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Kadir Kasirga och jag brukar ha ganska konstruktiva och bra utbyten i interpellationsdebatterna, men här går gränsen. Man kan inte titta på de senaste fyra åren utan att ta in de åtta år som föregick dem. Det var ju först under Socialdemokraternas sista regeringsår, då de ensamma satt i regering, som de kunde göra något som andades flyg över huvud taget, och det var när Arlandautredaren tillsattes.

Tidigare fanns ett flygförbud på Regeringskansliet som Socialdemokraterna lät Miljöpartiet diktera. Det infördes en flygskatt som slog oerhört hårt mot svensk tillgänglighet, och vi ser resultaten och lider fortfarande av sviterna av det. Den här regeringen tog bort flygskatten.

Kadir Kasirgas parti lät Miljöpartiet diktera villkoren under åtta år. Det försvagade inte bara Arlandas konkurrenskraft utan hela flygets konkurrenskraft och därmed Sveriges konkurrenskraft. Samma parti vill nu inte bara återinföra flygskatten utan också dubblera den. Det här är ett system som hänger ihop, och jag föreställer mig att Kadir Kasirga är väl medveten om vad en sådan flygskatt skulle innebära.

Exempelvis har flygbolag aviserat att de då skulle behöva dra ned på sin verksamhet på Arlanda, vilket skulle slå direkt mot tillgängligheten till och från Arlanda. Vi kan tala om olika vägsträckor och förbindelser till och från flygplatsen och fortsätta att ha konstruktiva utbyten här i kammaren, men om Socialdemokraterna återigen låter Miljöpartiet diktera villkoren för flygpolitiken kommer det att innebära en drastisk nedstängning av flyglinjer både inom Sverige och till och från Sverige.

När det gäller åtgärderna för kollektivtrafiken riktar sig Peter Normans förslag till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

När det gäller avgiften kan jag inte låta bli att även här blicka tillbaka lite. Den förra regeringen lät ju förlänga avtalet med tio år, från 2040 till 2050. Det avtal som tecknats gäller alltså till 2050. Detta fick staten in några hundra miljoner på till statskassan, men det skulle kosta flera miljarder att häva avtalet. Man kan skylla sina egna misslyckanden på vår regerings politik, men det är ju ingen som går på det, herr talman.

När det gäller den åtgärd jag nämnde, kapacitetsförstärkning på E4:an, kommer det att bli en massiv trafikinfarkt när Förbifart Stockholm öppnar. Det riskerar i alla fall att bli det mellan Rotebro och Häggvik. Där hissade Trafikverket varningsflagg till den tidigare regeringen, inte bara i ett förslag till nationell plan utan i två. Ändå tog man bort de åtgärderna. Så det behöver vi inte. Nu har vi lagt tillbaka dem så att det inte blir en trafiksituation som försvagar både Arlandas och hela Stockholms konkurrenskraft. Det har vi åtgärdat.

Det är klart att vi hade varit i en bättre sits om man redan för åtta år sedan hade låtit Trafikverkets förslag, som baserades på expertmyndighetens egna analyser, ligga. Detta är Socialdemokraterna ytterst ansvariga för.

Vi har tagit bort flygskatten. Vi har ökat stödet till de regionala flygplatserna med 400 procent. Vi har låtit på bördan för säkerhets- och bagagesystemet med 400 miljoner nu och med 1 miljard tidigare. Vi har därtill gett uppdrag till myndigheter att ha trafikslagsneutrala färdmedelsplaner.

Jag menar att det är förmätet att lägga ansvaret för dagens situation på den nuvarande regeringen när inget av det man säger andas någon självkritik mot det man själv är ansvarig för.

Anf. 76 KADIR KASIRGA (S):

Herr talman! Tack för kommentarerna, ministern!

Jag är faktiskt en av de socialdemokrater som många gånger i den här kammaren har sagt att de förslag och åtgärder som regeringen presenterat för att underlätta för Arlanda och rädda flygbolag i en krissituation har varit bra. Vi har alltid välkomnat det, även avskaffandet av flygskatten.

Jag kan inte stå här som socialdemokrat och svara för de politiska krav som andra partier driver, men jag kan i alla fall säga att vi socialdemokrater inte har några planer på att återinföra flygskatten. Däremot förhåller vi oss till de lagar och regler som kommer från

EU, bland annat Fit for 55. Vi tycker att det borde räcka att Sverige följer det.

När det gäller tillgängligheten är Arlanda, som jag sa i mitt anförande, en port mellan Sverige och världen, men Arlanda flygplats har halkat nedåt i rankingslistan. Det säger både Stockholms Handelskammare och delar av näringslivet, så det är inte någon propagandagrej från oppositionen.

Jag skulle gärna vilja höra från ministern: Vad tänker regeringen göra för tillgängligheten till Sverige, till Arlanda och framför allt till Stockholm? Stockholmsregionen är Sveriges ekonomiska motor. Regionen står för ungefär en tredjedel av Sveriges bnp och är avgörande för export, innovationer, investeringar och företagsetableringar.

Herr talman! Det är olyckligt att regeringen inte lyssnar på sin egen utredare och hans rekommendationer. Ministern kan absolut komma med kritik och hänvisa till historien och till att den socialdemokratiska regeringen förlängde avtalet med Arlanda Express. Det stämmer att vi gjorde det; där kan jag vara självkritisk. Vi borde ha sett över avtalet ordentligt.

Nu finns det en utredning från er sida, med tydliga rekommendationer. Det är ingen utredning eller rekommendationer till kollektivtrafikmyndigheterna, utan det är staten som äger utredningen. Jag vill gärna höra från ministern: Hur ser ministern på rekommendationerna, särskilt när det gäller Arlanda Express? I dag kostar resan 340 kronor. Det är ett av Europas dyraste färd sätt. Jag har rest i många huvudstäder i Europa men har inte sett något som är så dyrt som Arlanda Express.

Jag tycker att det finns en förbättringspotential här och att man kan göra något. Samtidigt har vi stationsavgiften, som såväl andra operatörer som resenärer och turister betalar för. Där behövs också en lösning. Nu har det snart gått fyra år, och man har inte riktigt tagit tag i dessa frågor. Man skulle kunna underlätta för väldigt många människor att ta sig till och från Arlanda.

Anf. 77 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Min kritik mot att Socialdemokraterna lät Miljöpartiet diktera villkoren för flygpolitiken är inte någon personlig kritik mot Kadir Kasirga. Jag har förstått att Kadir Kasirga verkar bry sig om flyget och är oroad över flygets och Arlandas konkurrenskraft. Detta är dock inte så mycket värt om man samtidigt låter Miljöpartiet diktera villkoren.

Låt mig besvara frågorna om kostnaderna för både pendling och resande till och från Arlanda flygplats. Arlandabanan har en ny, svensk ägare som har aviserat att man kommer att titta på prisutvecklingen och pris sättningsmodeller och som har öppnat för lägre priser. Vi följer förstås detta mycket noga och bereder parallellt med detta givetvis fortfarande Arlandasamordnarens förslag.

Stationsavgiften är intressant i det avseendet att det är samma taxa för att ta sig till plattformen på Arlanda, men när man tar rulltrappan upp till flygplatsen läggs

stationsavgiften på. Detta påverkar förstås de affärsresenärer och turister som reser till och från flygplatsen, men det drabbar också många pendlare som arbetar på Arlanda flygplats. Arlanda är en av Sveriges största arbetsplatser med 20 000 arbetstillfällen. Därför är utredarens förslag, som vi bereder, förstås angeläget.

Man kommer dock inte ifrån att den avtalsförhandling som gjordes, utan att egentligen blinka, gör att det är dyrare att köpa sig loss från avtalet än det hade varit om man inte hade gjort den. Därför har vi ännu inte gått vidare med de här förslagen utan har gått vidare med andra förslag som Peter Norman lade fram och som syftade till att övervägas i det nationella planbeslutet. Här har vi vidtagit flera åtgärder, som jag nämnde, som stärker tillgängligheten till och från Arlanda.

Man kan dock fundera på vad det spelar för roll att kunna ta sig till och från Arlanda om det inte kommer att gå några eller lika många flyg. Vi vet att en dubbelrad flygskatt direkt kommer att slå mot tillgängligheten i vårt avlånga land. Vi vet att de krisåtgärder som vi nu genomför är viktiga för inrikesflyget i det läge som vi befinner oss i.

Vi föreslår ett tillskott på 400 miljoner kronor till det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroller. Vi har även föreslagit 100 miljoner kronor för att ha möjlighet att upphandla trafik på viktiga linjer om de skulle läggas ned på grund av ett höjt bränslepris. Vi har även skjutit till medel för att upprätthålla de samhällsviktiga transporter som ambulansflyget står för.

Det parti som inte bara vill återinföra utan dubblera flygskatten kallar det här paketet ”ett haveri”. Miljöpartiet beskriver det som ett haveri att minska kostnader som skulle drabba resenärer och påverka tillgängligheten i Sverige, att säkerställa att det går att upphandla trafik som inte skulle bära sig på kommersiell grund till följd av risken för avveckling på grund av höjda bränslepriser och att kunna ha kvar ambulans transporter i ett avlångt land som Sverige.

Kadir Kasirga får säga vad han själv tycker, men när man förbereder ett regeringsinnehav med ett parti som tidigare har lagt en våt filt över flyget, som vill återinföra flygskatten och som kallar de här åtgärderna ett haveri är han svaret skyldig. Kan vi lita på att de ord som Kadir Kasirga säger i kammaren faktiskt kommer att gälla i en ny regering?

Anf. 78 KADIR KASIRGA (S):

Fru talman! Jag tackar ministern för kommentarerna, svaren och frågorna.

Vi socialdemokrater var först ut och krävde, på grund av omvärldsläget i Hormuzsundet och dess konsekvenser för flygbranschen, att regeringen skyndsamt skulle agera för att sätta in stödåtgärder till flygbranschen, bland annat för att säkra flygbränsle.

Vad två andra politiska partier har för kommentarer och politiska krav kan inte jag stå till svars för. Jag representerar Socialdemokraterna, och vi går till val som

ett enskilt parti. Vi har sträckt ut en hand till alla partier utom Sverigedemokraterna.

Flyget är viktigt, och Arlanda är viktigt. Det är porten mellan Sverige och världen. Arlanda är inte bara viktigt för internationell trafik utan även för inrikes flygtrafik. Här måste jag rikta kritik mot regeringens hållning när det gäller Bromma flygplats och mot att man har hållit sig fast vid den flygplatsen.

Vi behöver sätta fokus på att utveckla Arlanda flygplats och stärka och samla inrikesflyget där. Arlanda är viktigt för hela Sverige. Det är inte bara en flygplats för Stockholm. Det är Sveriges nationella flygplats.

Jag välkomnar de här krisåtgärderna. Det jag kan rikta kritik mot är att de kan vara lite kortsiktiga, och det borde man kanske se över.

Anf. 79 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Som Kadir Kasirga ju väl känner till får en extra ändringsbudget gälla för innevarande år och gäller därför för innevarande år. Det är inget konstant i sig.

Den här diskussionen inleddes med att Kadir Kasirga kritiserade regeringen för att den vidtar stödåtgärder – eller bara stödåtgärder, som jag tror att ledamoten uttryckte det. Men jag uppfattar nu att det finns ett stöd för det.

Jag har full respekt för att Kadir Kasirga inte kan svara för ett annat parti. Men om man låter samma parti diktera villkoren för flygpolitiken i hela två mandatperioder, vilket är en stor orsak till att det svenska inrikesflyget har en sämre återhämtning efter pandemin än jämförbara länder i EU, har man också ett ansvar – inte bara för vad man själv tycker utan också för vad som genomförs under tiden vid makten.

Därför är jag mycket orolig för svensk konkurrenskraft, svensk tillväxt, svensk beredskap och samhällskritiska transporter om samma parti kommer till makten igen. Man säger inte bara att man ska återinföra flygskatten utan att man ska dubblera den. Man välkomnar inte krisåtgärder utan beskriver dem som ett haveri.

Vi tar nu höjd för att säkra samhällsviktiga transporter i ett läge där bränslepriserna kan gå upp ännu mer och det här kan bli mer utdraget än någon vill och hoppas. Vi behöver ha en beredskap för att upprätthålla transporter, även med flyg, i ett avlångt land som Sverige.

Detta beskrivs som ett haveri av samma parti som lade en våt filt över allt som hade med flyg att göra under åtta år. Det är det som är oroande och som är en del av orsakerna till att Arlandas konkurrenskraft är för svag. Den behöver stärkas. Vi har vidtagit åtgärder, men det arbetet behöver fortsätta under kommande mandatperiod. Det får inte läggas ned och avvecklas igen med drastiska åtgärder för att försämra Arlandas tillgänglighet och flygets konkurrenskraft.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellationerna 2025/26:492 och 493 om konsekvenserna av nedlagda biståndsstrategier

Anf. 80 Bistånds- och utrikeshandelsminister
BENJAMIN DOUSA (M):

Fru talman! Lotta Johnsson Fornarve har frågat mig om minskade biståndsanslag och aktuella beslut att avveckla biståndsstrategier, särskilt landstrategier, har föregåtts av konsekvensanalyser, samt om jag avser att genomföra ytterligare analyser, inklusive avseende jämställdhet, säkerhetspolitik och konsekvenser för barn och unga. Vidare har Lotta Johnsson Fornarve frågat om jag ska verka för ett barnrättsperspektiv i styrande policydokument och inom det humanitära biståndet.

Låt mig inledningsvis påminna om att Sverige fortsatt är en av världens mest generösa biståndsgivare. Sverige är ett av få länder som fortsatt lever upp till FN:s utfallsmål om 0,7 procent av bni till bistånd.

Lotta Johnsson Fornarve frågar om säkerhetspolitiska analyser. Europa befinner sig i dag i ett mycket allvarligt säkerhetsläge. Det är en konsekvens av den fullskaliga ryska invasionen av Ukraina. Stödet till Ukraina är därför en överordnad utrikespolitisk prioritering, vilket kräver tuffa omprioriteringar. Samtidigt genomför regeringen en omfattande reform av biståndet som syftar till att öka effektiviteten, stärka resultatfokuset och säkerställa att varje biståndskrona gör största möjliga nytta. En del av detta är att koncentrera biståndet till färre länder och insatser.

Låt mig vara transparent: Alla utfasningar medför konsekvenser. Det är ofrånkomligt och innebär att även väl fungerande verksamheter, organisationer och viktiga initiativ påverkas. Det har jag också varit tydlig med från första dagen när vi lanserade den här stora omprioriteringen.

De här besluten har inte varit lätta att fatta, men de har varit nödvändiga för att möjliggöra effektivt svenskt stöd på annat håll. Utfasningsbesluten har tagits utifrån en samlad analys, inklusive erfarenheter från tidigare strategier och löpande uppföljning.

Vi har alltså inget hemligt pengatråd på Utrikesdepartementet. Ska vi nästan dubblera biståndet till Ukraina, vilket vi nästan har gjort på två år, måste pengarna komma någonstans ifrån.

Uppföljning, analys och lärande av biståndsverksamheten är viktigt för regeringen. Det gäller också utfasningar. Utfasningarna ska därför analyseras och sammanfattas i de sista strategirapporterna enligt gällande rutin och väntas inkludera viktiga slutsatser och lärdomar. Denna redovisning kommer att röra konsekvenser på jämställdhetsområdet och om barn och unga särskilt berörs samt lyfta fram viktigare säkerhetspolitiska aspekter där så är relevant.

En annan viktig källa till analys och lärande inom biståndet är Expertgruppen för biståndsanalys, EBA, som har regeringens uppdrag att kontinuerligt utvärdera och analysera Sveriges internationella bistånd för att på så vis utveckla biståndet och bygga upp en

långsiktig kunskapsbas av hög kvalitet. Regeringen välkomnar att även EBA inom ramen för sitt uppdrag analyserar utfasningarna på olika sätt.

Regeringen avser även fortsatt att stå upp för barns rättigheter, särskilt i humanitära kontexter. I vår reformagenda för biståndet framhåller vi att barn ofta är de mest utsatta för fattigdom, krig, klimatförändringar och katastrofer och att uppmärksamhet bör ges till barns erfarenheter och livssituation när biståndet genomförs. Flickors egenmakt och insatser för barnets rätt till hälsa och till utbildning betonas i flera tematiska och geografiska biståndsstrategier. Sveriges omfattande stöd till FN:s barnfond, Unicef, avspeglar en prioritering av barnets rättigheter i Sveriges multilaterala bistånd.

Det humanitära biståndet utgör en viktig del av Sveriges bistånds- och utrikespolitik. Sverige är en av världens största humanitära givare och ska fortsatt vara en tydlig kraft för livräddande insatser och skydd av de allra mest utsatta där behoven är som allra störst.

Anf. 81 LOTTA JOHNSON FORNARVE (V):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret även om jag i vanlig ordning inte är fullt nöjd.

I december 2023 presenterade regeringen sin reformagenda för biståndet. Agendan innebär en fullständig omläggning av ett tidigare väl fungerande svenskt bistånd. Dessutom har regeringen med stöd av Sverigedemokraterna beslutat att frångå det etablerade enprocentsmålet och sänka biståndet drastiskt.

Detta sker i en tid när behovet är större än någonsin, inte minst som ett resultat av Trumps slakt av amerikanskt bistånd som kommer att leda till att miljontals människor riskerar att dö och ännu fler stå utan stöd. Att Tidöregeringen då kastar enprocentsmålet överbord är ett svek mot de miljontals människor i världen som är i behov av internationellt bistånd. De som drabbas hårdast är kvinnor och barn, som får sämre tillgång till bland annat skola och mödra- och hälsovård.

Biståndet ska gå till de mest utsatta och fattigaste människorna i världen, men i december 2025 beslutade regeringen att fasa ut Sveriges landstrategier i Liberia, Moçambique, Tanzania, Zimbabwe och Bolivia. Tidigare stöd till Kambodja, Afghanistan, Jemen, Mali, Burkina Faso och Sydsudan fasas ut. Detta får enorma konsekvenser. Det finns risk att människor kommer att dö som ett resultat av det indragna stödet.

Det tydligaste exemplet är alla de små barn som riskerar att dö i flyktinglägret i södra Etiopien som vi kunde läsa om i DN för några dagar sedan. Om regeringen hade gjort en ordentlig barnkonsekvensanalys har jag svårt att tro att det stödet hade fasats ut.

Jag förstår att Sverige inte kan stödja alla utsatta människor i världen, självklart inte. Men vi borde åtminstone kunna upprätthålla det stöd vi har på plats, ett väl fungerande stöd som räddar livet på undernärda spädbarn.

När regeringen fasar ut det bilaterala biståndet till Liberia lämnar man ett land med djupa sår efter inbördeskrig. Men såren har börjat läka, och utvecklingen

går åt rätt håll. Nu riskeras allt detta. Demokratiförsvarare och viktiga jämställdhetsprojekt till stöd för kvinnors organisering och egen försörjning riskeras i Tanzania, Moçambique och Zimbabwe. Viktiga projekt för att stärka hållbart jordbruk för att förhindra naturkatastrofer i Zimbabwe riskerar att gå förlorade. Det här är bara några exempel.

När Sverige och andra demokratiska länder vänder Afrika och i viss mån Asien ryggen lämnar vi fältet fritt för odemokratiska krafter som Ryssland och Kina. Det är en stor global säkerhetsrisk som kommer att slå tillbaka mot oss själva. Vi måste kunna lyfta blicken och se att det finns fler säkerhetsshot i världen än de i vår närmaste omgivning.

Ministern hänvisar till vikten av att stödja Ukraina. Jag håller med om att Sverige måste göra allt för att stödja Ukraina på alla tänkbara sätt, men det bör inte ske på bekostnad av annat, livsavgörande bistånd. Vi måste självklart stödja Ukraina men med medel som inte belastar biståndet. Sverige är ett rikt land. Vi kan både stödja Ukraina och upprätthålla ett bra internationellt bistånd.

Jag är djupt oroad över att det svenska biståndet minskas eller helt dras in för några av de fattigaste människorna i världen. Ministern svarar att utfasningarna ska ”analyseras och sammanfattas i de sista strategirapporterna enligt gällande rutin”. Det duger inte, ministern. Konsekvensanalyser måste göras före utfasningen. Uppenbarligen har det inte skett. Sverige lämnar decennier av väl fungerande bistånd utan någon som helst analys som tydliggör vad de indragna strategierna får för konsekvenser för världens fattiga och utsatta och för den globala säkerheten. Jag anser att det är både oansvarigt och väldigt farligt.

Anf. 82 Bistånds- och utrikeshandelsminister
BENJAMIN DOUSA (M):

Fru talman! Jag reagerar på ledamotens ordval ”väl fungerande bistånd”.

Det är klart att det finns tusentals insatser och projekt som verkligen har räddat människoliv. Jag har själv som biståndsminister gjort många resor ute i fält och verkligen känt det i magen: Det här är väl fungerande svenskt bistånd.

Men det kan man inte säga om det totala svenska biståndsenagemanget innan vi tog över, med ett biståndssystem som har byggts upp sedan 50-, 60- och 70-talen där vi inte har haft tillräckligt bra koll på skattebetalarnas pengar.

Vi fasar ut olika landstrategier av lite olika skäl.

Burkina Faso och Mali är länder som styrs av militärjuntor med nära kopplingar till Ryssland. Då kan de inte förvänta sig hundratals miljoner av svenska folket. Men vi fortsätter med det viktiga humanitära arbetet även där.

Till Tanzania har svenska folket gått in med 70 miljarder svenska kronor sedan 60-talet. Då kanske man tänker: ”Jovisst, det kanske är lite korruption där. Jovisst, det kanske har funnits insatser som inte lett till någon större utveckling. Men 70 miljarder svenska

kronor måste väl ändå på totalen ha lyft landets befolkning upp i välståndsligan?” När man gjort oberoende granskningar av det här har man inte kunnat se att det haft någon effekt över huvud taget.

Jag vet att det finns många viktiga insatser som har gjort skillnad. Jag har sett det med egna ögon. Jag har läst rapporterna och följer detta varje dag. Men vi har också slösat med skattebetalarnas pengar, och det kommer den här regeringen aldrig att acceptera.

Ledamoten nämner också fallet Etiopien. Jag antar att ledamoten syftar på att Islamic Relief inte längre får svenskt stöd. Det här är en direkt konsekvens av regeringens politik, där vi mycket noggrant styr Sida. Vi vill alltså inte att det ska finnas risk att svenska skattemedel hamnar i islamisters eller extremisters fickor. Det finns exempel där svenska skattemedel har gått till workshops och panelsamtal där Hamas och palestinska Islamiska jihad varit närvarande. Det är slut med den typen av verksamhet nu. Vi vill dessutom att man tillämpar en försiktighetsprincip. Det är fortfarande lika mycket pengar, men risken att de hamnar i extremisters fickor är mycket mindre.

Sida har en mycket noggrann och viktig behovsmodell för att helt enkelt analysera läget ute i världen. Var är behoven som allra störst? Var är finansieringsbehoven som allra störst? Det påverkas inte av den nya instruktionen till Sida. Det Islamic Relief inte får nu får ju andra viktiga humanitära aktörer som bedriver ett mycket viktigt arbete.

Jag är faktiskt lite förvånad över att Vänsterpartiet tycker att det är så pass viktigt att ta bort den här instruktionen, vilket skulle möjliggöra att islamister, extremister och organisationer som undergräver flickors och kvinnors rättigheter får ta del av svenska skattemedel. Det tycker jag vore direkt orättvist.

Ledamoten nämner också Ryssland och att detta kan slå tillbaka mot oss själva. Den största risken för Sverige militärt är just Ryssland. Det är klart att vi har ett delansvar för vad som händer i världen, men vi bär hela ansvaret för vad som händer i Sverige. Vi har också ett mycket större ansvar mot den granne som behöver vår hjälp.

Naturligtvis har vi moraliska skäl att hjälpa Ukraina, men om vi kan se till att Ukraina orkar fortsätta försvara sig själva minskar också risken för ett väpnat angrepp hemma i Sverige.

Anf. 83 LOTTA JOHANSSON FORNARVE (V):

Fru talman! Jag tackar för ytterligare svar.

Ministern försöker smutskasta det tidigare svenska biståndet på ett sätt som inte stämmer. Det svenska biståndet har i globala undersökningar fått högsta betyg tidigare. Försök inte få det att se ut som att det svenska biståndet inte skulle ha fungerat väl tidigare! Sedan finns det alltid sådant som skulle ha kunnat bli bättre, men det tidigare biståndet har fungerat väldigt väl – till skillnad från det bistånd som vi ser nu.

Barn utgör en tredjedel av världens befolkning och närmare hälften av befolkningen i de minst utvecklade länderna. Barns rättigheter kränks systematiskt världen

över, och barn utestängs från inflytande. Hälften av världens fattiga är barn, och varje år dör omkring fem miljoner barn under fem år, många av dem av undernäring. Nästan 500 miljoner barn lever i en konfliktzon, och varje dag tvingas 29 000 barn på flykt.

Samtidigt gör nedskärningar i det globala biståndet att några av världens mest utsatta barn förlorar möjligheten till stöd och hjälp. Rädda Barnen har rapporterat om hur livsviktiga program har stoppats. Verksamheter för svårt undernärda barn, mödravård i flyktingläger, vaccinationsinsatser och insatser för flickors skolgång har tvingats avslutas.

Kriget i Sudan har lett till en av de största humanitära katastroferna i världen. Barnen i Sudan lever i ett helvete på jorden utan mat, rent vatten, sjukvård och skola.

Hur kan Sverige välja att skära ned sitt bistånd när världen ser ut som den gör?

Trots vapenvilan är Gaza fortfarande en av de värsta och farligaste platserna i världen för barn. Fortfarande dödas barn i Gaza. Flera nyfödda har frusit ihjäl under vintern, och tiotusentals lider av undernäring. I stort sett alla barn i Gaza är traumatiserade som resultat av kriget. Här skulle Sverige kunna göra betydligt mer och börja med att återupprätta stödet till FN-organet UNRWA.

För några dagar sedan kunde vi i DN och ETC läsa om det indragna stödet till biståndsorganisation Islamic Relief, som vi pratade om. Trots granskningar som visar att organisationen inte gjort några fel och att det inte finns några konkreta bevis mot den fick den sitt stöd indraget. Det här med att den på något sätt skulle stödja extremister stämmer alltså inte.

Organisationen har i flera år fått Sidas stöd men inga anmärkningar, tvärtom. Organisationen gör ett oerhört viktigt arbete i konflikttrabbade länder och när ut till civilbefolkningen på ett mycket bra sätt genom sina goda kontakter med lokala aktörer.

Vi kunde i DN läsa om arbetet i flyktinglägren i södra Etiopien, där man gett stöd till små barn som befinner sig på svältgränsen. När detta stöd nu upphör om några dagar finns det ingen som tar vid. Spädbarn riskerar att dö på grund av det indragna stödet. Det är ett faktum.

Vi kan inte hjälpa alla – självklart inte. Här finns dock ett etablerat, väl fungerande stöd som räddar livet på spädbarn, och det drar vi nu in utan att ersätta det. Hur kan ministern försvara något sådant?

Ministern säger i sitt svar att Sverige är en av världens största humanitära givare och ska fortsätta vara en tydlig kraft för livräddande insatser och skydd för de allra mest utsatta där behoven är som allra störst. Hur tycker ministern att det stämmer överens med verkligheten om vi nu helt överger barnen i Etiopien?

Om regeringen hade gjort en konsekvensanalys av hur nedskärningen av svenskt bistånd och indragna landstrategier drabbar barn och unga kanske detta inte hade hänt. Jag vill åtminstone tro det.

Anf. 84 Bistånds- och utrikeshandelsminister
BENJAMIN DOUSA (M):

Fru talman! Ledamoten har ställt frågor på lite olika områden. Jag ska göra mitt bästa för att besvara dem alla.

Först och främst: Sverige är som sagt fortsatt en av världens mest generösa biståndsgivare. Vi har minskat vår biståndsbudget med ungefär 5 procent eftersom vi har stora behov också på hemmaplan – i äldreomsorgen, i sjukvården och i skolan samt inom polisen med nya poliser. Detta har vi gjort samtidigt som vi värnat det mycket viktiga humanitära och livräddande arbetet, samtidigt som vi värnat det arbete som sker kopplat till sexuell och reproduktiv hälsa – där vi nu ser dramatiska effekter av Trumps biståndspolitik – och samtidigt som vi nästan dubblat vårt bistånd till Ukraina. Prioriterar man rätt kan man också få mer gjort.

Ledamoten nämner även Gaza. Jag instämmer helt i att det är en av de värsta humanitära kriser vi nu ser på hela jordklotet, tillsammans med exempelvis Kongo, Jemen och Sudan. Där tycker jag att vi som svenskar kan vara mycket stolta. De senaste siffrorna pekar på att Sverige är det näst största landet i världen när det handlar om att ge stöd till Gaza – inte per capita utan i absoluta termer. Bara Förenade Arabemiraten ger just nu mer till Gaza än vad Sverige gör. Jag är stolt över det viktiga arbete vi bedriver där, som bokstavligen talat varje dag räddar människoliv, ser till att barn får början till en skolgång och ser till att garantera mänsklig värdighet även i Gaza.

Men det är faktiskt ingen mänsklig rättighet att få ta del av svenska skattemedel. Det är ett stort och fint privilegium, men vi förbehåller oss rätten att i Sverige själva bestämma vilka länder och vilka organisationer som ska få ta del av dessa pengar.

Där förstår jag inte varför det är så viktigt för Vänsterpartiet att ta större risker med de pengarna – att låta på regelverk så att pengar riskerar att hamna hos islamister och extremister.

Sidas beslut kopplat till Islamic Relief, som de har fattat självständigt, påverkar som sagt inte behovsanalysen för exempelvis Etiopien. Precis lika mycket pengar kommer att gå till Etiopien baserat på deras egna beslut, men det blir andra organisationer som får ta del av pengarna.

Fru talman! Det är nu mycket fokus på biståndsfrågorna. Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet vill alla tillbaka till enprocentsmålet. Nästa år skulle det innebära 22 miljarder kronor, som man på vänstersidan vill finansiera med höjda skatter.

Jag tror att många människor i Sverige i dag frågar sig: Har jag råd med Vänsterpartiets, Socialdemokraternas, Centerpartiets och Miljöpartiets politik? Har jag råd att betala de höjda skatterna på arbete? Har jag råd att betala de höjda skatterna på sparande, på bolån och på att äga en villa eller ett radhus?

Det handlar om tiotusentals kronor mer varje månad ifall ni får bestämma. Det är som att er sida av politiken har blivit sidan för de allra rikaste – eliten, mångmiljonärer och miljardärer. Det är ju egentligen

bara de som har råd att betala dessa skyhöga skattehöjningar som ni går till val på.

Det där säger vi nej till. Vi vill inte höja skatten för hårt arbetande människor för att finansiera 22 miljarder i höjt bistånd från och med nästa år.

Anf. 85 LOTTA JOHNSON FORNARVE (V):

Fru talman! Vi vill inte heller höja skatten för hårt arbetande människor. Det är en grov missuppfattning. Vi vill däremot höja skatten för miljardärerna, för dem som har de stora inkomsterna. De, om några, har råd att betala mer i skatt, och de kan ändå leva ett gott liv.

Det är fråga om pengar som vi kan använda till internationellt bistånd, men Moderaterna och Tidöregeringen har prioriterat att sänka skatten för dem med absolut högst inkomster. Det är en helt felaktig prioritering. I stället hade man kunnat prioritera att stärka det internationella biståndet – när världen nu ser ut som den gör.

När miljontals människor faktiskt riskerar att dö av svält ska vi inte dra ned på det svenska biståndet. Då måste vi föregå med gott exempel och stå upp för ett starkt bistånd. Det har vi råd med. Sverige är ett rikt land om vi använder resurserna klokt och förnuftigt.

Självklart ska vi fortsätta att stödja Ukraina på alla tänkbara sätt – militärt, ekonomiskt och humanitärt. Men vi ska inte ta pengarna från annat livsuppehållande bistånd, utan då måste vi ta pengarna för att stödja Ukraina från något annat håll. Vi skulle kunna låna till biståndet, precis som vi lånar till det militära stödet till Ukraina. Vi skulle kunna börja med att låta bli att sänka skatten för dem med de absolut högsta inkomsterna.

Anf. 86 Bistånds- och utrikeshandelsminister
BENJAMIN DOUSA (M):

Fru talman! Nu när vi befinner oss i den svenska demokratins hjärta i kammaren förväntar jag mig att vi är hederliga och ärliga gentemot svenska folket. Jag tror att det är hundratusentals människor som just nu tittar på denna interpellationsdebatt.

Vi ska vara ärliga och transparenta. Vad är det vi egentligen går till val på? Vad är det vi lovar svenska folket? Hur vill vi styra nu, och hur vill vi styra i framtiden?

Ska man betala 22 miljarder kronor nästa år och 25 miljarder 2028, kan det här finansieras på tre sätt. Ett sätt är att skära i utgifter. Då tycker jag att vänstersidan ska svara på frågan om vilka sjukhus, äldreboenden och skolor som ska läggas ned för att vi ska skicka 22 och sedan 25 miljarder mer i bistånd.

Ett annat sätt är att höja skatterna för vanligt folk. Jag uppmuntrar ledamoten att läsa på lite mer om Vänsterpartiets ekonomiska politik. Undersköterskan som har sparat ihop till ett radhus skulle få betala höjda fastighetsskatter. Undersköterskan som har ett bolån för att man inte kan casha 7 miljoner skulle behöva betala höjda skatter. Undersköterskan som går till jobbet och anstränger sig skulle behöva betala de höjda

skatterna på arbete. Man nämner på ett svepande sätt miljardärer, men i praktiken är de vanligt folk.

Det tredje sättet är att låna. Men ett lån är något man måste betala i framtiden. Då är det den yngre generationens undersköterskor, som jobbar och sliter och ställer väckarklockan, som behöver betala de höjda skatterna – inte i dag, men väl om 5, 10, 15, 20 eller 25 år. Eller så skär man i utgifterna framöver.

Jag tycker att man ska vara hederlig här. Vi har varit mycket transparenta. Många bra projekt har tyvärr inte fått medel för att vi måste nästan dubbla biståndet till Ukraina och för att vi måste ta tag i de problem som finns på hemmaplan. Jag tycker att man på den vänstra sidan också borde vara transparent med vad man vill.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 18 Bordläggning och beslut om uppskjuten behandling

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Skrivelse

2025/26:130 Redovisning av AP-fondernas verksamhet t.o.m. 2025

Kammaren biföll talmannens förslag att behandlingen av ovanstående skrivelse skulle skjutas upp till det första riksmötet i nästa valperiod.

§ 19 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 28 maj

2025/26:520 Snabbare och mer förutsägbara tillståndsprocesser

av *Aida Birinxhiku* (S)

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

2025/26:521 Spaniens amnesti för illegala invandrare

av *Tobias Andersson* (SD)

till migrationsminister Johan Forssell (M)

§ 20 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 28 maj

2025/26:846 Tandvårdskostnader för våldsutsatta

av *Anna Vikström* (S)

till socialminister Jakob Forssmed (KD)

2025/26:847 Vinstuttag från skolverksamhet via fastighetsbolag

av *Joakim Sandell* (S)

till utbildnings- och integrationsminister Simona Mohamsson (L)

2025/26:848 Oseriösa taxibolag i Stockholm

av *Mathias Tegnér* (S)

till civilminister Erik Slottnér (KD)

2025/26:849 Översyn av svenska utformningen för granskning av utländska direktinvesteringar

av *Tobias Andersson* (SD)

till justitieminister Gunnar Strömmer (M)

2025/26:850 Förordnanden för generaldirektörer

av *Tobias Andersson* (SD)

till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2025/26:851 Rennäring som riksintresse

av *Tobias Andersson* (SD)

till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

2025/26:852 Strategisk mineralmyndighet i Malå

av *Isak From* (S)

till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

2025/26:853 Undermålig läkarutbildning i vissa EU-länder

av *Karin Sundin* (S)

till sjukvårdsminister Elisabet Lann (KD)

2025/26:854 Kustbevakningens beväpning

av *Peter Hultqvist* (S)

till minister för civilt försvar Carl-Oskar Bohlin (M)

2025/26:855 Övergången mellan stödsystem för energieffektivisering

av *Rickard Nordin* (C)

till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD)

2025/26:856 EU-gemensamt prisgolv för strategiska mineral

av *Isak From* (S)

till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

2025/26:857 Undantag i byggregler för brandsäkra batterier över 20 kilowatt

av *Rickard Nordin* (C)

till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD)

§ 21 Kammaren åtskildes kl. 13.33.

Sammanträdet leddes

av andre vice talmannen från dess början till och med § 11 anf. 39 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med § 16 anf. 77 (delvis) och

av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Innehållsförteckning

§ 1	Justering av protokoll.....	1
§ 2	Anmälan om subsidiaritetsprövningar.....	1
§ 3	Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	1
§ 4	Ärenden för hänvisning till utskott.....	1
§ 5	Ärenden för bordläggning.....	1
§ 6	Svar på interpellation 2025/26:442 om uttalanden om ätstörningsvården i Region Stockholm.....	2
	Anf. 1 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD).....	2
	Anf. 2 MARKUS KALLIFATIDES (S).....	2
	Anf. 3 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD).....	3
	Anf. 4 MARKUS KALLIFATIDES (S).....	3
	Anf. 5 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD).....	4
	Anf. 6 MARKUS KALLIFATIDES (S).....	4
	Anf. 7 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD).....	5
§ 7	Svar på interpellation 2025/26:459 om opinionsbildning och aktivism inom myndigheter.....	5
	Anf. 8 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD).....	5
	Anf. 9 JOSEF FRANSSON (SD).....	5
	Anf. 10 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD).....	6
	Anf. 11 JOSEF FRANSSON (SD).....	7
	Anf. 12 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD).....	7
	Anf. 13 JOSEF FRANSSON (SD).....	8
	Anf. 14 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD).....	8
§ 8	Svar på interpellation 2025/26:470 om Israels angrepp på flottiljen Global Sumud.....	8
	Anf. 15 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	8
	Anf. 16 LORENA DELGADO VARAS (-).....	9
	Anf. 17 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	9
	Anf. 18 LORENA DELGADO VARAS (-).....	10
	Anf. 19 ANDRE VICE TALMANNEN.....	10
	Anf. 20 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	10
	Anf. 21 LORENA DELGADO VARAS (-).....	11
	Anf. 22 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	11
§ 9	Svar på interpellation 2025/26:478 om Sveriges agerande för skydd för civila humanitära konvojer.....	11
	Anf. 23 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	11
	Anf. 24 JACOB RISBERG (MP).....	12
	Anf. 25 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	12
	Anf. 26 JACOB RISBERG (MP).....	13
	Anf. 27 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	13
	Anf. 28 JACOB RISBERG (MP).....	14
	Anf. 29 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	14
§ 10	Svar på interpellation 2025/26:489 om al-nakba.....	15
	Anf. 30 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	15
	Anf. 31 JAMAL EL-HAJ (-).....	15
	Anf. 32 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	16

Anf. 33 JAMAL EL-HAJ (-)	16
Anf. 34 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	16
Anf. 35 JAMAL EL-HAJ (-)	17
Anf. 36 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	17
§ 11 Svar på interpellation 2025/26:412 om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar.....	17
Anf. 37 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	17
Anf. 38 NADJA AWAD (V)	18
Anf. 39 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	18
Anf. 40 NADJA AWAD (V)	19
Anf. 41 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	19
Anf. 42 NADJA AWAD (V)	20
Anf. 43 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	20
§ 12 Svar på interpellation 2025/26:419 om motorvägsbron i Södertälje	20
Anf. 44 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	20
Anf. 45 INGELA NYLUND WATZ (S)	21
Anf. 46 MARTIN WESTMONT (SD)	21
Anf. 47 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	22
Anf. 48 INGELA NYLUND WATZ (S)	22
Anf. 49 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	23
Anf. 50 INGELA NYLUND WATZ (S)	23
Anf. 51 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	24
§ 13 Svar på interpellation 2025/26:425 om fördelning av ansvar för infrastrukturkostnader vid försvarsetableringar.....	24
Anf. 52 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	24
Anf. 53 KALLE OLSSON (S).....	24
Anf. 54 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	25
Anf. 55 KALLE OLSSON (S).....	25
Anf. 56 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	26
Anf. 57 KALLE OLSSON (S).....	27
Anf. 58 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	27
§ 14 Svar på interpellation 2025/26:445 om kommunal förköpsrätt av nyckelfastigheter	27
Anf. 59 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	27
Anf. 60 MARKUS KALLIFATIDES (S)	28
Anf. 61 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	28
Anf. 62 MARKUS KALLIFATIDES (S) replik.....	28
Anf. 63 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) replik	29
Anf. 64 MARKUS KALLIFATIDES (S) replik.....	29
Anf. 65 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	30

§ 15 Svar på interpellation 2025/26:468 om bristande regelefterlevnad i taxibranschen	30
Anf. 66 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	30
Anf. 67 KADIR KASIRGA (S).....	30
Anf. 68 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	31
Anf. 69 KADIR KASIRGA (S).....	31
Anf. 70 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	32
Anf. 71 KADIR KASIRGA (S).....	32
Anf. 72 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	32
§ 16 Svar på interpellation 2025/26:471 om höga kostnader och bristande tillgänglighet till Arlanda	33
Anf. 73 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	33
Anf. 74 KADIR KASIRGA (S).....	33
Anf. 75 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	34
Anf. 76 KADIR KASIRGA (S).....	34
Anf. 77 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	35
Anf. 78 KADIR KASIRGA (S).....	35
Anf. 79 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	36
§ 17 Svar på interpellationerna 2025/26:492 och 493 om konsekvenserna av nedlagda biståndsstrategier	36
Anf. 80 Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M)	36
Anf. 81 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V).....	37
Anf. 82 Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M)	37
Anf. 83 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V).....	38
Anf. 84 Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M)	39
Anf. 85 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V).....	39
Anf. 86 Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M)	39
§ 18 Bordläggning och beslut om uppskjuten behandling	40
§ 19 Anmälan om interpellationer	40
§ 20 Anmälan om frågor för skriftliga svar	40
§ 21 Kammaren åtskildes kl. 13.33.	40