

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 9 april justerades.

§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2024/25:616

Till riksdagen

Interpellation 2024/25:616 Kommunernas tillsynsansvar och beviljande av tillstånd

av Rose-Marie Carlsson (S)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 3 juni 2025.

Skälet till dröjsmålet: På grund av en miss i hanteringen har interpellationen blivit liggande och vi behöver därför anmäla försening.

Stockholm den 29 april 2025

Utbildningsdepartementet

Lotta Edholm

Interpellation 2024/25:629

Till riksdagen

Interpellation 2024/25:629 Levnadsvillkor för nyanlända med funktionsnedsättning

av Nadja Awad (V)

Interpellationen 2024/25:629 *Levnadsvillkor för nyanlända med funktionsnedsättning* av Nadja Awad (V) besvaras fredagen den 23 maj 2025.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 28 april 2025

Arbetsmarknadsdepartementet

Mats Persson (L)

Enligt uppdrag

Ulrika Söderqvist

Expeditionschef

§ 3 Anmälan om granskningsrapport

Andre vice talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen och överlämnats till trafikutskottet:
RiR 2025:8 Statliga strategiska digitaliseringsprojekt – stora gemensamma utmaningar

§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:
Propositioner
2024/25:159 till skatteutskottet
2024/25:165 till konstitutionsutskottet

Motioner
2024/25:3398–3400 till socialutskottet

§ 5 Svar på interpellation 2024/25:606

Andre vice talmannen meddelade att statsrådet Lotta Edholm (L) var förhindrad att vid dagens sammanträde besvara interpellation 2024/25:606 av Jessica Rodén (S) om dövas och hörselskadades rätt till undervisning på sitt språk. Interpellationen skulle besvaras vid ett senare tillfälle.

*Svar på
interpellationer*

§ 6 Svar på interpellation 2024/25:608 om marknätets utökade kostnader

Anf. 1 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M):

Fru talman! Lawen Redar har frågat mig hur de ökade marknätstkostnaderna för public service-företagens sändningar ska finansieras och hur jag ska säkerställa att företagen inte behöver använda den ordinarie medelstillsdelningen för att täcka kraftigt ökande distributionskostnader när kommersiella aktörer lämnat marknätet. Bakgrunden till frågan är att sändningar av betal-tv i marknätet upphört och att public service-företagens utsändningskostnader därför kommer att öka.

Regeringen kommer inom kort att lämna en proposition till riksdagen med förslag om villkoren för public service under nästa tillståndsperiod, 2026–2033. Propositionen baseras på förslagen från den parlamentariska public service-kommittén. Kommittén bedömde att om andra medieföretag lämnar marknätet under tillståndsperioden och detta medför påtagligt ökade marknätstkostnader för public service-företagen bör detta ses som en extraordinär kostnad som därför inte bör ingå i det medelsbeslut som avser tillståndsperioden.

En viktig utgångspunkt för finansieringen av public service är att riksdagen fattar endast ett beslut om medelstillsdelning som gäller för hela tillståndsperioden. Men, som kommittén också påpekar, det utesluter inte att det är möjligt för riksdagen att fatta separata beslut om extra medel för

oförutsedda kostnader. Kommittén hänvisar också till förarbetsuttalanden där det framgår att extra medel bör hanteras restriktivt och komma i fråga enbart i undantagsfall. Vidare framgår av förarbetena att eventuella beslut om extra medel under en pågående tillståndperiod kommer att ligga utanför ramen för ordinarie tilldelning och kommer att kräva särskild beredning och separata beslut. Dessa förutsättningar för medelstilldelning till public service-företagen gäller också under nuvarande tillståndperiod.

Det är i dagsläget svårt att med säkerhet uppskatta kostnadsökningarna för public service-företagen med anledning av att betal-tv-kanalerna lämnat marknätet. Flera faktorer försvårar en sådan bedömning, bland annat i vilken omfattning marknätet kommer att användas av andra än public service-företagen under kommande år.

Regeringen har tillsatt en utredning om distribution av radio och tv i ett nytt medielandskap. Utredningen ska bland annat beskriva förutsättningarna för distribution av radio respektive tv i marknätet under de kommande åren i fråga om finansiering och kostnader, teknik och reglering med särskilt fokus på public service. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2025.

Anf. 2 LAWEN REDAR (S):

Fru talman! Denna interpellationsdebatt handlar om mediepolitik och public service, men jag vill inleda med att här i kammaren i Sveriges riksdag läsa journalisten Joakim Medins rader från Silivrifängelset den 1 april 2025. Han skrev: "Journalistik är inte ett brott. Inte i något land."

I dag inleds rättegången mot Joakim Medin. Han är åtalad på osakliga och osanna grunder och riskerar enligt sin advokat upp till tolv års fängelse för sitt journalistiska arbete att bevaka och att skildra. Joakims ord om journalistikens betydelse berör. De berör extra för att vi vet att de är skrivna under en tid då han är berövad friheten.

Vi vet att det fria ordet inskränks på många platser i världen och inte sällan på platser där man inte gärna vill att sanningen om makten ska träda fram. 2024 års rapport från Reportrar utan gränser är allvarlig läsning. Bara under 2024 har 54 journalister mördats globalt, varav 31 i konfliktzoner. Det är en rekordhög siffra. Under samma år har 550 journalister frihetsberövats av olika regimer runt om i världen. Det rör sig om journalister som hålls fängslade av en stat för att ha rapporterat om ett samhällsproblem eller vägrat hylla ledarna i landet.

Samma rapport beskriver att 95 journalister är anmälda försvunna i 35 stater runt om i världen. Det är ofattbart men sant. Många journalister betalar ett högt pris för sin yrkesutövning, precis som Joakim Medin.

Fri journalistik och opinionsbildning är inte några givna företeelser, inget man kan ta för givet. Nedmonteringen av fria och oberoende medier går tyvärr oväntat fort på många platser runt om i världen men även här i Europa.

Vad gäller Joakim Medins fall måste regeringen intensifiera insatserna och omedelbart kräva hans frisläppande. Journalistik är inte ett brott, inte i något land.

Fru talman! Den fråga jag har ställt till kulturministern handlar i grunden om public services kommande tillståndperiod. Det är en oenig public service-kommitté som lagt fram förslaget i sitt betänkande. Den primära orsaken till oenigheten är Tidöpartiernas förslag till budget, som kommer

att innebära drastiska nedskärningar i programutbud och public services breda uppdrag. Det kan inte tolkas på något annat sätt när vi senast har haft public service-bolagen kommande till riksdagens kulturutskott för att redogöra för hur de ser på betänkandet och effekterna av den föreslagna budgeten för den kommande sändningstillståndsperioden.

Av betänkandet framgår, som kulturministern sa, att SVT ska sända i marknätet och finnas kvar under hela tillståndsperioden 2026–2033. Så behöver det vara eftersom SVT är en del av det svenska totalförsvaret. Men en månad före utgången av remisstiden på förslaget aviserade Tele 2 att man har för avsikt att lämna marknätet, vilket redan nu innebär att kostnaden kommer att öka med 19 miljoner för det här året. Från och med 2026 talar vi om kostnadsökningar med 155–160 miljoner, enligt Teracom. Dessa extraordinära marknätskostnader är något som Tidöpartierna inte har tagit höjd för i sitt förslag till public service-budget. Dessutom innebär de en rejäl kostnadsökning för inte minst SVT.

Det jag vill veta är hur regeringen tänker att marknätskostnaderna ska finansieras. Innebär detta ytterligare nedskärningar som väntar public service? Kommer kulturministern att lägga fram ett annat förslag, så att public service kan behålla sitt breda fortsatta arbete?

Anf. 3 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M):

Fru talman! Villkoren för public service under nästa tillståndsperiod kommer ju att framgå av propositionen, som ska lämnas till riksdagen innan sommaren. Som jag nämnde i mitt svar baseras förslagen på den parlamentariska public service-kommitténs betänkande. Kommittén bedömde mycket riktigt att om andra medieföretag lämnar marknätet under tillståndsperioden och detta medför påtagligt ökade kostnader för public service-företagen bör detta ses som en extraordinär kostnad som därför inte bör ingå i det medelsbeslut som avser tillståndsperioden.

Med detta sagt gör regeringen alltså en rad saker just nu när det kommer till att upprätthålla och stärka public services möjlighet att verka. Dels tar vi fram propositionen, som ska lämnas till riksdagen före sommaren. Dels har vi Distributionsutredningen, vars syfte är att just titta på hur marknätet används och hur kostnaderna kring det ser ut.

Dessutom har vi stora och snabba tekniksprång att möta i en omvärld som rör sig i allt snabbare takt. Detta påverkar naturligtvis också omställningen för medieföretagen. Det handlar om deras behov men också om deras möjligheter att stanna kvar i vissa nät eller övergå till andra.

Allt detta sammantaget gör att det absolut finns skäl till att vi här och nu tar fram ett nytt sändningstillstånd för public service som kommer att gälla för åtta år. Men vi kommer också att fortsätta arbeta med frågorna om marknätet och marknätets framtid och kostnader, inte minst i den distributionsutredning som vi väntar svar från i slutet av september.

Anf. 4 LAWEN REDAR (S):

Fru talman! Tack, kulturministern, för svaret!

Kostnaderna för samhällets informations- och medieberedskap ökar nu väldigt drastiskt på grund av teknikutveckling och AI. Det är en massa frågeställningar som Sverige står inför – som alla demokratier står inför – i en tid av antagonistiska regimer som använder sig av informations- och

medielandskapet för att dessvärre sprida desinformation eller osanningar. Det gör de för att kunna rikta insatserna för att polarisera en befolkning.

Jag tycker verkligen att regeringen tar höjd för den nya situationen och det nya säkerhetsläget i sin argumentation, men vad gäller den verklighet vi står inför bedömer jag att mediestödet behöver ses över när det gäller ökade resurser för dagstidningar och digitala tidningar. Men det handlar även om public service-kommitténs arbete. Slutresultatet innebar dessvärre att man inte kom överens på grund av budgeten. En kulturminister skulle, innan man lägger fram en proposition till riksdagen, kunna söka sig till oppositionen för att diskutera de frågor där man inte kom överens. En del handlar om det breda uppdraget. Det handlar om finansieringen. Det handlar om hur public service ska kunna arbeta i det nya landskapet som en del av det svenska totalförsvaret.

De frågor som vi framför allt inte kom överens om handlade om just budgeten för den kommande tillståndperioden. Riksdagen kommer att fatta beslut i höst. Jag menar att det kanske kommer att vara riksdagens viktigaste mediepolitiska omröstning det kommande decenniet.

Att ha en fri och oberoende public service som sänder från hela Sverige, som kan finnas i informationslandskapet och som kan motverka desinformation genom att ha de verifieringsdeskar som man har – med tanke på den desinformation som kommer från Ryssland och andra stater och som är riktad mot Sverige – är oerhört viktigt.

Det gläder mig att kulturministern i dag bekräftar att de ökade kostnader som public service, inte minst SVT, kommer att ha när andra aktörer lämnar marknätet ska utgöra extraordinära kostnader. De ska inte ingå i det förslag till budget som ligger för public service. Det är ett nytt besked, som jag välkomnar. Det kulturministern alltså står här i kammaren och säger är att de ökade kostnader som kommer från och med 2026 – Teracom bedömer att det är 155–160 miljoner kronor – inte ska läggas på SVT i den befintliga budgeten, utan de ska tas vid sidan av. Är det rätt uppfattat?

Anf. 5 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M):

Fru talman! Jag får nog börja med att förtydliga mig, om ledamoten har uppfattat mig som otydlig. Jag ska börja med att säga att det är varken min eller regeringens uppgift att fatta beslut om någonting som ska vara extraordinärt eller utöver. Det är trots allt den här församlingen, det vill säga riksdagen, som ska fatta de besluten.

Vi ser att den möjligheten finns i det förslag som kommittén har lämnat. Om bedömningen görs att det tillkommer extraordinära kostnader finns det alltså en möjlighet att ta det utöver den medelstillsdelning som public service får via sändningstillståndet.

Men låt mig backa tillbaka till varför vi har den modell för budget som vi faktiskt har beslutat om när det gäller public service. Ytterst handlar det om att säkra public services oberoende. Det är därför som vi knyter medelstillsdelningen till *ett* beslut, och det beslutet sker i samband med att vi ger sändningstillståndet. Det handlar om att politiken inte årligen ska ha synpunkter på budgeten för public service-bolagen och om att public service själv ska ha en långsiktighet i sitt arbete och veta sina förutsättningar långt i förväg.

Prot. 2024/25:108
30 april

Svar på
interpellationer

Det har våra partier varit överens om. Alla kammarens partier har varit överens om att det är en ordning som vi ska måna om och vara rädda om, för den hänger ihop med public services oberoende.

Jag har stor förståelse för kommitténs bedömning när det kommer till de extraordinära utgifterna, som man menar kan tillkomma. Att regeringen endast fattar *ett* beslut om medelstillsdelning, som gäller för hela tillståndsperioden, är i grunden centralt för oberoendet. Men med det sagt finns det en möjlighet för riksdagen att fatta beslut om en extra medelstillsdelning. Det kräver en separat beredning.

I dagsläget finns det många osäkerhetsfaktorer som påverkar de kostnader som vi har att, så att säga, beräkna. Det handlar även om kostnaderna i framtiden för att kunna sända i marknätet. Det är också därför som regeringen inte bara har påbörjat arbetet med att ta fram propositionen för det nya sändningstillståndet utan också har tillsatt Distributionsutredningen.

Anf. 6 LAWEN REDAR (S):

Fru talman! Public services oberoende är avhängigt av en regering och en riksdag som betonar att oberoende medier ska finnas i allmänhetens tjänst.

Det handlar om en regering och en riksdag som vill värna den oberoende och sakliga informationsinhämtningen till den svenska befolkningen men som också ser att det finns ett stort samhälleligt värde i att ha en public service som inte enbart betonar nyhetsförmedling över hela landet och som har lokala redaktioner i hela landet. Det handlar om möjligheter till sändningar, även om det är kris eller eventuellt krig. Men det handlar också om att samla befolkningen under mycket svåra tider.

Det kan göras genom ett programutbud som är brett, som bidrar till folkbildning och som bidrar till sammanhållning. Det är väl det breda uppdraget som har gjort att Sverige har en världsunik public service, med ett brett stöd i befolkningen. Det är en regering och en riksdag som i många tidigare led har säkrat att det är på det här sättet som public service ska arbeta.

Tyvärr har man i de senaste årens politiska debatt i Sveriges riksdag angripit public service – man vill hävda att den inte upprätthåller sitt oberoende på grund av ideologiska motiv. På det sättet har man försvagat den debatt som borde vara saklig i denna kammare.

Det är också det som har gjort att vi ser en tendens till att man drastiskt vill skära ned i public service-bolagens ekonomi. Det handlar om det förslag som just nu finns. Vi hade en parlamentarisk kommitté som, om den hade jobbat traditionsenligt, hade kunnat landa i någon form av sammanhållande slutsatser. Men nu är detta faktiskt den första public service-kommittén på länge som är djupt oenig. Det är man på grund av den nedskärningsbudget som Tidöpartierna föreslår.

Jag är oroad över att vi kommer att se en public service som kommer att behöva skära ned. Det är det bolagen och remissinstanserna uttrycker när de yttrar sig över förslaget till betänkande.

Men jag har i dag fått besked om den här extra medelstillsdelningen för marknätet. Därför är jag tacksam för den här interpellationsdebatten.

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Lawen Redar för en intressant debatt!

Låt mig vara tydlig i den här debatten och i den här kammaren. Regeringen har sedan den första regeringsförklaringen varit tydlig och fastslagit vikten av en stark och oberoende public service, som har långsiktiga villkor och som kan bygga en verksamhet därifrån.

Inom kort kommer regeringen att lämna en proposition till riksdagen om villkoren för public service under nästa uppdragsperiod, 2026–2033.

Propositionen baseras på förslagen från den parlamentariska public service-kommittén. Vi kommer utifrån det naturligtvis också att arbeta vidare med frågorna om marknätet och kostnaderna för marknätet. En viktig utgångspunkt för finansieringen av public service är att riksdagen fattar endast ett beslut om medelstillelning som gäller för hela tillståndsperioden. Det är viktigt för public services oberoende, och det är viktigt för långsiktigheten.

Våra politiska partier kan vara oense om nivån på den medelstillelningen, men låt mig återigen vara tydlig: Det förslag som kom från kommittén och som vi har att ta ställning till i framtagande av proposition är alltså inte en neddragning, utan det är en uppräknig av medlen till public service som kommer att innebära att public service kommer att få över 80 miljarder kronor på de åtta år som sändningstillståndet ska utfärdas för.

Det är förslaget i betänkandet, det förslag som vi arbetar utifrån för att ta fram en proposition. En viktig utgångspunkt är som sagt långsiktigheten. Det kräver oberoendet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2024/25:579 om järnvägens roll i totalförsvaret

Anf. 8 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Aylin Nouri har frågat mig om jag anser att järnvägen underhålls och rustas i tillräcklig hastighet och med tillräcklig kvalitet för att klara våra växande totalförsvarsbehov, och om inte, om jag avser att vidta några åtgärder. Vidare har Aylin Nouri frågat mig om jag bedömer att nuvarande organisering och styrning av järnvägsunderhållet är ändamålsenlig ur ett totalförsvarsperspektiv och om jag avser att ta några initiativ utifrån min bedömning. Slutligen har Aylin Nouri frågat mig om jag avser att ta initiativ till att stärka den offentliga rådigheten över järnvägens infrastruktur.

I propositionen *Totalförsvaret 2025–2030* (prop. 2024/25:34) konstaterar regeringen att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen. Trafikverket ska därför beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur, bland annat behovet av att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig samt att möjliggöra militär rörlighet och Natos militära operationer, inklusive värdlandsstöd.

Trafikverket är beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap. Beredskapsmyndigheterna är en viktig del av det civila försvaret och ska bland annat samverka med Försvarsmakten avseende behovet av stöd till det militära försvaret.

I regleringsbrevet till Trafikverket för 2025 har Trafikverket fått i uppdrag att vidta särskilda åtgärder för stärkt skydd av den statliga infrastrukturen som väganläggningar, bangårdar och samhällsviktiga anläggningar för järnvägen samt förmågehöjande åtgärder för att vidmakthålla och reparera transportinfrastruktur vid höjd beredskap och krig. Åtgärderna ska syfta till att utveckla och stärka det civila försvaret och därmed bidra till en högre samlad förmåga inom totalförsvaret.

Underhållet av infrastrukturen har under lång tid tillförts för lite resurser samtidigt som kostnadskontrollen har varit bristfällig. I flera decennier har underhållet av både vägar och järnvägar nedprioriterats, och underhållsskulden har tillåtits växa. Det har medfört att det långsiktigt inte har funnits ekonomiska förutsättningar för Trafikverket att genomföra nödvändigt underhåll för att upprätthålla järnvägens skick.

Regeringen arbetar för en transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela och tågen går i tid. Behoven är stora, inte minst för totalförsvarets behov, och det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder. Det innebär att vi måste vårda det befintliga transportsystemet och prioritera underhåll men också investera i ny infrastruktur där det behövs.

Regeringen vänder nu den destruktiva trenden att prioritera ned underhåll och prioriterar i stället upp denna centrala verksamhet, både vad gäller mer pengar till underhåll och mer underhåll för pengarna. Järnvägen står inför en kraftig upprustning under den kommande planperioden 2026–2037 avseende den nationella statliga transportinfrastrukturen. Till följd av regeringens satsningar sker nu ett trendbrott, och underhållet kommer för första gången på många år att ligga på en nivå där järnvägens skick kan bibehållas. Under de kommande åren kommer även det eftersatta underhållet att minska.

Vad gäller Aylin Nouris fråga om att ta initiativ till att stärka den offentliga rådigheten över järnvägens infrastruktur finns det i dag ingen inskränkning i rådigheten över den järnvägsinfrastruktur som ägs och förvaltas av staten genom Trafikverket, vilket är den absoluta majoriteten av infrastrukturen. Resterande delar av landets järnvägsnät ägs och förvaltas av andra infrastrukturförvaltare, till exempel kommuner och företag. Jag avser inte att ändra på den ordningen.

Anf. 9 AYLIN NOURI (S):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Jag måste dock säga att det är svårt att förstå den tillbakalutade hållning som statsrådet intar här i kammaren i dag. Vi diskuterar inte vilken ambitionsnivå som vore trevlig att ha någon gång i framtiden. Vi diskuterar Sveriges förmåga att säkra sitt totalförsvar här och nu.

Med tanke på statsrådets tillbakalutade hållning kanske det är på sin plats att jag påminner statsrådet om att vår infrastruktur är grunden för hela samhällets funktionalitet. Då menar jag inte bara vår välfärd, vårt välbefinnande,

vår tillväxt, att man kan ta sig till jobbet och att vårt land ska knytas ihop från norr till söder, utan jag menar utan också för vårt totalförsvar.

Jag känner mig manad att påminna statsrådet om att svensk infrastruktur är enormt eftersatt, och det gäller inte minst järnvägen. Tågen går inte i tid i tillräcklig utsträckning, de kommer inte fram i tid i tillräcklig utsträckning och avsaknaden av järnvägskapacitet är enorm.

Till saken hör, fru talman, att Sverige har världens mest avreglerade järnväg. Den demokratiska kontrollen saknas. Trafikverket utför inte något underhåll i egen regi utan anlitar privata entreprenörer som i sin tur anlitar underkonsulter. Det finns ingen långsiktig styrning, ingen beredskapsförmåga som är värd namnet, inga incitament att arbeta samhälls-ekonomiskt eller för totalförsvarets krav.

Sverige behöver inte fler nivåer av upphandlingskedjor. Sverige behöver återta kontrollen över sin kritiska infrastruktur.

Det är läge för svensk politik, rättare sagt regeringen, att bestämma sig. Ska järnvägen fortsatt behandlas som ett marknadsexperiment, eller är det dags att vi ser kritisk svensk infrastruktur som en gemensam samhällsnytta?

Min poäng, fru talman, är att det som inte fungerar till vardags inte heller kommer att fungera i kris eller ytterst i krig. I det säkerhetspolitiska läge som vi befinner oss i borde samtliga partier i Sveriges riksdag dela vår oro över hur eftersatt den svenska järnvägen är. Vill SD-regeringen inte lyssna på oss socialdemokrater kan man ju lyssna på Natokritik. Ständiga förseningar, kapacitetsbrist, urspårningar och trasiga anläggningar gör att man knappast kan kalla vår järnväg för motståndskraftig så som krävs i Natos artikel 3, som handlar om medlemsstaternas egen förmåga att stå emot väpnade angrepp.

Vi måste rusta vårt land starkt och motståndskraftigt, och det är bråds-kande. Därför lägger vi socialdemokrater 750 miljoner kronor mer för 2025 än regeringen för att snabbare arbeta bort underhållsskulden.

Fru talman! Infrastrukturen är grunden, ryggraden, i vårt totalförsvar. Den kan inte outsourcas. Den kan inte vänta. Den kan inte styras av marknadslogik. Den kräver offentlig rådgivet, robusthet och resurser här och nu.

Jag hoppas att statsrådet kan ge ett mer allvarstygnt och ansvarstagande svar i sitt nästa inlägg.

Anf. 10 KADIR KASIRGA (S):

Fru talman! Tack till min riksdagskollega Aylin Nouri för denna viktiga interpellation! Tack till infrastrukturministern för svaret!

Det är bra att regeringen lyfter fram totalförsvarets behov av en skrivning i regleringsbrevet till Trafikverket, men det räcker inte att tala om bara instruktioner. Jag tycker att vi också behöver gå djupare och se över hela modellen för hur järnvägsunderhållet är organiserat.

Sanningen är att vi i dag lever med ett marknadsmisslyckande. Underhållet av järnvägen har organiserats på ett sätt som skapat splittring, kort-siktighet och bristande kontroll. I dag har vi ett system där ansvar har styckats upp mellan Trafikverket och en rad privata aktörer, där kunskap och kompetens urholkas när upphandlingar snurrar vidare och där de som har ansvar för järnvägsnätets skick ofta inte har möjlighet att agera i tid.

Det är inte hållbart, särskilt när vi talar om järnvägsunderhåll som en del av totalförsvaret.

För totalförsvaret handlar det inte bara om att möjliggöra en militär rörlighet eller om att säkra Natotransporter. Det handlar om hela samhällets motståndskraft, om att säkra att sjuktransporter fungerar, om att livsmedel kan distribueras och om att människor kan evakueras eller ta sig till arbete och skolor när det är kris. Det kräver ett fungerande och robust transportsystem. Då duger det inte med en uppstyckad, sårbar och marknadsstyrd modell.

Fru talman! Staten behöver ta tillbaka kontrollen. Det räcker inte att säga att Trafikverket äger spåren. Det handlar om att också ta tillbaka kompetensen, resurserna och det direkta utförandet i statlig regi. Det finns i dag bred kunskap om att detta är rätt väg att gå. Fackliga organisationer, utredningar, forskare och anställda vittnar om hur dagens modell skapar ineffektivitet, säkerhetsbrister och onödiga kostnader. Det är inte rimligt att staten ska betala för att olika entreprenörer ska konkurrera bort varandra samtidigt som vi förlorar den långsiktiga kompetens som krävs för att järnvägen ska fungera.

Fru talman! Ska vi klara försörjningsberedskapen, totalförsvarskraven och klimatomställningen måste vi också klara att tänka om. En fungerande järnväg binder samman Sverige. Den är nödvändig både i vardagen och vid kris. Men då måste den underhållas av ett system som är byggt för samhällets bästa, inte för kortsiktig vinst. Därför vill jag uppmana regeringen att ta nästa steg. Det är bra att tala om prioriteringar. Men ännu viktigare är att organisera järnvägsunderhållet på ett sätt som är effektivt, robust och långsiktigt.

Jag vill fråga statsrådet: Om regeringen menar allvar med att prioritera totalförsvarets behov, varför vågar man inte ta tillbaka järnvägsunderhållet i egen regi så att vi kan bygga en samlad, stark och säker järnvägsinfrastruktur? Jag ser fram emot ett svar.

Anf. 11 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Ledamoten ska förstås få ett svar. Den här frågan är utredd.

Den förra regeringen gav utredaren Gunnar Alexandersson i uppdrag att titta på detta, och han kom fram till att just det ledamöterna föreslår skulle vara mycket ineffektivt och i praktiken helt ogenomförbart. Ägna er gärna åt politisk retorik! Men det som är viktigt nu, fru talman, är att få fler underhållsarbeten på plats så snabbt som möjligt, där alla goda krafter arbetar tillsammans för att underhålla svensk infrastruktur. Den håller inte måttet fullt ut. Jag håller med ledamöterna om det. Men den utredning som den socialdemokratiska regeringen gav ett tilläggsdirektiv till kom fram till det här redan för över tio år sedan. Sedan dess har det legat en våt filt över järnvägsunderhållet.

Mycket av det vi ser i dag är resultat av en passivitet som ingen annan än Socialdemokraterna bär ansvar för. Men regeringen tar ansvar genom att nu göra allt vi kan för att både stärka Trafikverkets beställarkompetens och operativa förmåga och få alla att dra åt samma håll. Det, fru talman, har lett till att det i år genomförs 1 700 arbeten när det gäller underhåll av den svenska järnvägen. Det är fler än någonsin. Är det tillräckligt? Nej, det behöver göras mer. Men att gå från ord till handling tror jag är viktigt.

Fru talman! På frukten känner man trädet. Titta på regeringens handlingar, som har lett till att vi nu har en budget som bryter med den negativa trend som varit under de senaste åren. Det handlar inte minst om de två senaste nationella planerna som de två senaste S-regeringarna bär ansvaret för, men det har också varit ett ansvar som delas över blockgränserna. Det ska jag vara tydlig med att lyfta fram, fru talman, i debatten. Men nu bryter vi den här trenden.

För att stoppa nedbrytningen av järnvägen behöver underhållsanslaget komma upp i en nivå om cirka 15 miljarder kronor per år. År 2025 lägger regeringen drygt 18 miljarder kronor på vidmakthållande av järnvägen, och det vill säga att vi stoppar nedbrytningen och samtidigt återtar eftersatt underhåll. Det är positivt att höra att det finns en samsyn kring detta. Däremot är det svårt att anslå de 750 miljoner kronor som Aylin Nouri talar om, eftersom vi nu lägger max av vad man klarar av utan att påverka trafiken i större utsträckning än nödvändigt.

Trafiken kommer att påverkas. Det såg vi inte minst i påskhelgen, då mycket banarbete genomfördes. Det kommer att vara mycket av den varan under året när det genomförs 1 700 underhållsarbeten. Det handlar inte bara om underhållsarbetena i sig, utan det är viktigt att träffa strategiska växlar, att byta kontaktledningar innan de har rasat ned och att göra banarbeten för att öka robustheten. Detta är viktigt för att hela Sverige ska fungera. Det är viktigt för Sveriges totalförsvarsförmåga.

Jag håller med Aylin Nouri om orden här och nu. Men vi går från ord till handling. Vi avbröt tidigt i mandatperioden planeringen av nya stambanor för höghastighetståg. Enligt Riksrevisionen åt det upp 160 miljarder kronor av kommande planers finansiering. Det finns en underhållsskuld på järnvägssidan på 91 miljarder kronor. Det eftersatta underhållet har ökat med cirka 36 miljarder kronor bara jämfört med föregående inriktningsunderlag. Då är det viktigt att sätta spaden i backen och prioritera så att det blir mer pengar till underhåll och mer underhåll för pengarna.

Anf. 12 AYLIN NOURI (S):

Fru talman! Jag tycker att det är olyckligt att statsrådet ägnar så mycket av sin tid åt att skylla på tidigare regeringar. Det är ju faktiskt statsrådet som är infrastrukturminister, men på detta vis duckar han sitt politiska ansvar för Sveriges transportsystem och beredskap.

Låt mig påminna om att Trafikverket är en politiskt styrd myndighet. Det verkar statsrådet glömma. Regeringen har ansvaret för att styra målen, prioritera resurserna och se till att vårt land har en fungerande transportinfrastruktur i kris, till vardags och ytterst i krig. Det är regeringens ansvar att vår infrastruktur präglas av robusthet, egen kapacitet och den statliga rådighet som behövs.

Jag hörde statsrådet prata om trendbrott och också om så kallade historiska satsningar som regeringen gör för att beta av underhållsskulden. Men sanningen är att den underhållsbudget som SD-regeringen presenterat inte på långa vägar räcker för att beta av den massiva underhållsskulden. Vem som helst förstår att en blygsam ökning med 5 procent av anslagen till underhållsskulden i tider av inflation och enorma kostnadsökningar i realiteten snarare innebär nedskärningar.

I det allvarliga säkerhetsläge som Sverige befinner sig i duger det inte. Det är ett historiskt misstag, fru talman. En större del av anslagen behöver

gå till järnvägsunderhållet om vi ska klara beredskapen. De satsningar som regeringen lägger fram kommer de kommande tolv åren i bästa fall att räcka till status quo. Det duger inte när robustheten redan är undermålig.

Vi socialdemokrater föreslår 45 miljarder kronor mer till underhållet av järnvägen de kommande tolv åren och 750 miljoner mer redan i år. Det är sådana satsningar som behövs för att bygga ett totalförsvar värt namnet.

Fru talman! SD-regeringen saknar en sense of urgency. Bland de första beslut som den här regeringen tog var att riva upp planeringen av nya stambanor. Men behoven av utbyggd järnväg och kapacitet kvarstår. Trafikverket säger självt i en rapport som kom nyligen att den kapacitet som regeringen rev upp beslutet om behövs. Den enda skillnaden nu är att svenska folket har fått en dubbelmäll. Man går miste om viktig EU-finansiering. För svenska folket blir notan dyrare och väntan på kritisk infrastruktur längre.

Vår infrastruktur måste byggas stark, inte minst i det säkerhetspolitiska läge som råder. Därför lade jag ett initiativ på trafikutskottets bord om att samla samtliga riksdagens partier i en arbetsgrupp för att enas om infrastruktur och beredskap. Men Tidöpartierna röstade nej. De ville inte ens bereda frågan vidare. I en tid när vi behöver samlas väljer regeringspartierna att gå i precis motsatt riktning – mer splittring.

Mina frågor till statsrådet kvarstår. Vi behöver politisk samling för att stärka vår motståndskraft. Anser statsrådet verkligen att ett fragmentiserat, avreglerat järnvägssystem är optimalt för att möta kris eller ytterst krig?

Anf. 13 KADIR KASIRGA (S):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Jag vill börja med att upplysa ministern om att påståendet att den socialdemokratiska regeringen inte har prioriterat järnvägsinfrastrukturen är felaktigt. Mellan 2006 och 2025 har riksdagen inte haft socialdemokratisk majoritet. Men trots det har vi de gånger när vi har styrt landet prioriterat järnväg och järnvägsunderhåll. Bara 2018 gjorde vi investeringar på 47 procent av den nationella planen, och 2022 var investeringarna 30 procent av den nationella planen. Jag tycker att statsrådet ska hålla sig till fakta.

Fru talman! Efter dagens debatt kan jag konstatera att det står klart att regeringen inte fullt ut tar problemen inom järnvägen på allvar. Ministern verkar fortsatt obekymrad över sönderprivatiseringen inom järnvägen, trots att det skapar allvarliga sårbarheter för totalförsvaret. Ministern verkar också vara nöjd med att skjuta återtagandet av underhållet långt på framtiden när vi borde agera kraftfullt redan nu.

Vi socialdemokrater vill stärka järnvägsunderhållet direkt och bygga en starkare offentlig demokratisk kontroll över infrastrukturen – inte för ideologins skull utan för att Sverige behöver det i en orolig omvärld. Ska vi ha ett totalförsvar som fungerar kan vi inte ha en järnväg som liknar en Kalle Anka-järnväg, det vill säga en splittrad och sårbar järnväg.

Sverige förtjänar en sammanhållen, stark och säker infrastruktur, och det kräver politiskt mod att ta tillbaka kontrollen. Det gör vi genom att ta tillbaka kontrollen över järnvägsunderhållet.

Fru talman! När man själv inte riktigt har levererat kan det vara lätt att peka på något annat. Det var det som var min ambition med att ge en liten historisk tillbakablick. Många av de problem vi ser i dag är frukten av beslut eller icke-beslut, prioriteringar eller icke-prioriteringar sedan tidigare.

Det stämmer att järnvägsunderhållet ökade under den förra regeringen, men frågan man måste ställa sig är: Var det tillräckligt? Nej, vi ser ju svart på vitt att det inte var tillräckligt. Det eftersatta underhållet ökade med cirka 36 miljarder kronor jämfört med föregående inriktningsunderlag, det som är från 2020.

Underhållsskulden på järnvägssidan har vuxit lavinartat. Därför har regeringen fattat beslut om att prioritera underhåll. Det stod det om i vår första regeringsförklaring. Vi fattade beslut om att avbryta planeringen av stambanor för höghastighetståg, som ligger långt fram i tiden och som inte motsvarar behoven här och nu. De skulle bidra till att svensk infrastruktur rustades upp men åt sig upp över 160 miljarder av utrymmet i den nationella planen, inte bara nu utan också för lång tid framöver.

När jag berättar om det trendbrott som nu sker syftar jag på att det för första gången läggs en budget som ser till att järnvägsunderhållsskulden faktiskt inte växer och att skicket på järnvägen inte fortsätter att försämras.

Den ökning som görs är i själva verket större än 5 procent, eftersom den förra regeringen lät Trafikverket belasta underhållsbudgeten med förvaltningskostnader, det vill säga personal på Trafikverket. Det var pengar som skulle gå till underhåll och vidmakthållande av järnväg. Dessa frigör vi nu så att anslaget inte längre belastas av det.

Det innebär att ökningen i själva verket är 18 procent, vilket ledamöterna i trafikutskottet känner till. Jag har mycket noga gått igenom det här med trafikutskottet, fru talman. Jag tror att det är viktigt att belysa detta också i kammaren. Det är ju summor som är låsta av Sveriges riksdag och som har gått till annat än vad riksdagen har fattat beslut om. Det rättar regeringen nu till, vilket gör att vi får en bättre transparens, bättre kostnadskontroll och budgetdisciplin. Men vi frigör också pengar som ska gå till järnvägsunderhåll.

Det här har gjort att vi i år har 1 700 järnvägsunderhållsarbeten, vilket är det högsta antalet någonsin. Det har skett tack vare gott samarbete mellan Trafikverket och underhållsentreprenörer. Trafikverket har fått ett tydligt uppdrag att stärka sin operativa förmåga och sin beställarkompetens och att samarbeta med underhållsentreprenörer som är beredda att bidra till att rusta upp svensk infrastruktur.

I det här läget är det viktigt att alla goda krafter samarbetar. Trafikverkets roll behöver självfallet stärkas, något regeringen redan har genomfört. Det är utifrån det uppdraget de arbetar nu, fru talman.

Ledamöterna kommer här med ett gammalt förslag som deras regering själv inte gjorde någonting åt. Det är inte vad vi är inriktade på. Vi har riktat in oss på att öka robustheten och få en punktlighet på plats som är värd namnet.

Även om jag inte tror att man ska dra alltför stora växlar på det ser vi dock att mars var den bästa månaden på två år och blev en bra månad för svenska tågresenärer. Fler än nio av tio persontåg kom fram i tid, vilket är det bästa resultatet sedan april 2023. Det här är siffror från Trafikverkets punktlighetsrapport, som kommer till mig och alla andra varje månad.

Detta följer en trend. I februari kom fler persontåg fram i tid, skriver man. Punktligheten ökade till 89 procent, vilket är drygt 2 procentenheter högre än månaden innan och bättre än februari förra året. Samtidigt rullar rekordmånga tåg på järnvägen, som också rustas mer än någonsin.

Jag säger inte detta för att jag är nöjd, utan för att illustrera att vår omläggning av växlarna för järnvägspolitiken och vår prioritering av åtgärder här och nu för att stärka upp underhållet börjar ge effekt. Vi är inte färdiga än, men jag tackar för engagemanget för den svenska järnvägen, fru talman.

Anf. 15 AYLIN NOURI (S):

Fru talman! Den som lyssnar på statsrådet kan ifrågasätta ambitionen: att underhållsskulden inte ska växa. Så mycket mer måste ju göras. Det räcker inte att den inte ska växa; den måste betas av. Det måste finnas en plan för när vi verkligen tar tag i och tar itu med den enorma underhållsskuld som infrastrukturen och järnvägen präglas av.

Jag noterar att infrastrukturministern pratar om samarbete, och jag önskar att detta också gällde i verkligheten. Vi befinner oss i ett enormt allvarligt säkerhetsläge, och då måste Sveriges riksdag komma samman. En utbyggnad av svensk järnväg, som det finns ett enormt stort behov av och som Nato pekar på som avgörande för vår motståndskraft, kräver att politiken kommer samman. Att då rösta nej och vara ointresserad av att sätta sig ned tillsammans med oppositionen är inte att visa ledarskap och ta ansvar för Sverige i en tuff tid.

Infrastrukturen kan inte vänta till nästa planperiod. Totalförsvaret kan inte bygga på privata vinstincitament. Demokratisk kontroll kan inte ersättas av marknadsexperiment. Sverige förtjänar bättre.

Vårt samhälle måste hålla ihop – i vardagen, i kris och ytterst, som sagt, i krig. Då behöver vi robusthet, offentlig rådighet och långsiktigt ledarskap.

Vi visar på ett alternativ, och vi gör det även genom förslag till finansiering. Om statsrådet och den här regeringen menar allvar med att man vill se en infrastruktur som är robust och pålitlig är det bara att följa våra exempel.

Anf. 16 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Ibland blir det lite bekymmer när man kanske har ett färdigskrivet anförande. ”Inte vänta till nästa planperiod”, säger ledamoten. Jag har beskrivit hur vi månad för månad arbetar med att få igång underhållsarbeten, fler än någonsin under 2025. Detta börjar få resultat.

Vi tittar förstås gärna på finansiering, och det har vi också gjort. Vi har tittat på Socialdemokraternas förslag till finansiering, fru talman. Socialdemokraterna är väldigt stolta över de 45 miljarder kronor som man menar ska gå till järnvägsunderhåll. Det är mycket oklart om detta går att genomföra eftersom den nivå vi har lagt järnvägsunderhållet på är den maximala. Men det Aylin Nouri inte berättar är att hon tar pengarna från vägunderhållet. Hon slaktar upprustningen av svenska vägar, vilket också är helt avgörande, fru talman, för att vi ska ha en beredskap och en robusthet värd namnet. Nato är lika intresserat av det svenska vägnätet och av att regeringen nu har en plan för att bygga upp BK4-nätet – vägar med bärighetsklass 4, som klarar av de riktigt tunga transporterna – i hela landet.

Berätta gärna om detta också! Med socialdemokratisk politik kommer pengar som inte går att omsätta i järnvägsunderhåll att brinna inne. Det kommer fortsatt att finnas potthål på vägarna. På vägsidan maximerar vi också underhållet, fru talman, och har en plan för att komma i kapp med allt eftersatt underhåll. Och på järnvägssidan maximerar vi nu budgeten och avsätter de medel som har saknats tidigare, under tidigare regeringar med olika färg, för att vi ska få en järnväg som man kan lita på. Detta är viktigt för att hela Sverige ska fungera. Det handlar om mer pengar till underhåll, men det handlar också om mer underhåll för pengarna.

Arbete pågår. Jag är glad för engagemanget. Detta är något som vi kommer att fortsätta följa så att man ska kunna lita på infrastrukturen i vårt avlånga land, fru talman.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 29 april

2024/25:1096 Omedelbara åtgärder för att stärka den akademiska friheten i Sverige

av *Camilla Hansén* (MP)

till utbildningsminister Johan Pehrson (L)

§ 9 Kammaren åtskildes kl. 10.53.

Sammanträdet leddes av andre vice talmannen.

Vid protokollet

REBECCA HEINEMANN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 3 Anmälan om granskningsrapport	2
§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 5 Svar på interpellation 2024/25:606.....	2
§ 6 Svar på interpellation 2024/25:608 om marknätets utökade kostnader	2
Anf. 1 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M).....	2
Anf. 2 LAWEN REDAR (S).....	3
Anf. 3 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M).....	4
Anf. 4 LAWEN REDAR (S).....	4
Anf. 5 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M).....	5
Anf. 6 LAWEN REDAR (S).....	6
Anf. 7 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M).....	7
§ 7 Svar på interpellation 2024/25:579 om järnvägens roll i totalförsvaret.....	7
Anf. 8 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	7
Anf. 9 AYLIN NOURI (S).....	8
Anf. 10 KADIR KASIRGA (S)	9
Anf. 11 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	10
Anf. 12 AYLIN NOURI (S).....	11
Anf. 13 KADIR KASIRGA (S)	12
Anf. 14 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	13
Anf. 15 AYLIN NOURI (S).....	14
Anf. 16 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	14
§ 8 Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	15
§ 9 Kammaren åtskildes kl. 10.53.	15