

Riksdagens snabbprotokoll 2025/26:42

Måndagen den 1 december

Kl. 11.00–13.10

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 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2025/26:136

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:136 Försörjningsberedskap som allmänintresse
av Isak From (S)

Interpellationen har överlämnats från statsrådet Bohlin till statsrådet Busch och kommer att besvaras den 5 december.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 27 november 2025
Klimat- och näringslivsdepartementet
Ebba Busch (KD)
Enligt uppdrag
Maria Åhrling
Expeditionschef

Interpellation 2025/26:186

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:186 Återkrav från Försäkringskassan
av Sanne Lennström (S)

Interpellationen kommer att besvaras onsdagen den 17 december 2025.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 28 november 2025
Socialdepartementet
Anna Tenje (M)
Enligt uppdrag
David Oredsson
Expeditionschef

Interpellation 2025/26:187

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:187 Karensavdraget
av Olle Thorell (S)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 12 december 2025.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 28 november 2025
Socialdepartementet
Anna Tenje (M)
Enligt uppdrag
David Oredsson
Expeditionschef

Interpellation 2025/26:196

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:196 Swedavia Airport och statens ägarpolicy
av Marianne Fundahn (S)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 15 januari 2026.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 27 november 2025
Finansdepartementet
Elisabeth Svantesson (M)
Enligt uppdrag
Johan Ndure
Departementsråd

Interpellation 2025/26:197

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:197 Statens ansvar för primärvården
av Sanna Backeskog (S)

Interpellationen kommer att besvaras onsdagen den 17 december 2025.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 28 november 2025
Socialdepartementet
Elisabet Lann (KD)
Enligt uppdrag
David Oredsson

Expeditionschef

§ 2 Anmälan om faktapromemoria

Tredje vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott: 2025/26:FPM38 Förordning om fiskemöjligheter i EU:s vatten i Nordostatlanten och i vissa vatten utanför EU för 2026, 2027 och 2028 COM(2025) 662 till miljö- och jordbruksutskottet

§ 3 Ärende för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott: EU-dokument COM(2025) 738 till miljö- och jordbruksutskottet Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 13 februari 2026*.

§ 4 Ärende för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades: Kulturutskottets betänkande 2025/26:KrU1 Utgiftsområde 17 Kultur, medier, trosamfund och fritid

§ 5 Svar på interpellation 2025/26:152 om studieförbundens ekonomiska situation och konsekvenserna för kulturens infrastruktur

Anf. 1 Gymnasie-, högskole- och forskningsminister LOTTA EDHOLM (L):

Fru talman! Catarina Deremar har frågat mig om jag har tagit initiativ till analyser av nedskärningarnas konsekvenser för studieförbunden och kulturens infrastruktur, om jag avser att vidta åtgärder för att motverka ojämlikhet mellan landsbygd och storstäder när det handlar om tillgång till kultur samt om jag har initierat en analys av de långsiktiga effekterna för den fria och frivilliga folkbildningen.

Låt mig börja med studieförbundens ekonomiska situation. Folkbildningen bygger på ett delat ansvar där staten, regionerna och kommunerna tillsammans bidrar. Statsbidraget är viktigt, men verksamheten finansieras också i hög grad av kommuner, regioner, huvudmän och deltagaravgifter. Enligt rapporten *Vid vägs ände?* av Folkbildningsrådet, Studieförbunden i samverkan och Svensk biblioteksforening har de offentliga bidragen till studieförbunden gått från en jämbördig fördelning mellan staten och kommuner/regioner till en kraftig övervikt mot staten.

Därtill måste vi komma ihåg att studieförbunden liksom många andra aktörer har verkat under en period präglad av pandemi, internationell kris och lågkonjunktur. Ovan nämnda rapport konstaterar att dessa

faktorer har påverkat både deltagande och efterfrågan och kommunernas ekonomiska förutsättningar. Det gör det svårt att med säkerhet avgöra vad som har påverkat utvecklingen mest i olika kommuner. Sammantaget innebär detta att rapporten ger en viktig bild av nuläget men att det krävs mer systematiska och oberoende analyser innan vi drar långtgående slutsatser om utvecklingen och dess effekter.

Regeringen har bedömt att folkhögskolan och andra områden inom utbildningspolitiken behöver prioriteras i en lågkonjunktur. I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1) föreslår regeringen satsningar just på folkhögskolan, särskilt till personer med funktionsnedsättning och för språkstärkande insatser till personer som har jobb men som behöver kunna bättre svenska. Dessutom föreslår regeringen att möjligheten för personer från 16 år att gå studiemotiverande kurs på folkhögskola förlängs från tre till sex månader för den som behöver språkstöd.

När det gäller kulturens infrastruktur visar rapporten att neddragningarna varit störst i landsbygdskommuner vad gäller både studieförbundens lokaler och folkbibliotekens filialer. Det är en bekymmersam utveckling, och jag delar uppfattningen att kultur, bildning och mötesplatser måste finnas i hela landet. Samtidigt är det studieförbunden själva som beslutar om var de bedriver sin verksamhet.

När det gäller de långsiktiga effekterna följer regeringen utvecklingen genom Folkbildningsrådets årliga bedömning av verksamhetens omfattning och geografiska spridning. Det är ännu för tidigt att dra säkra slutsatser om de långsiktiga effekterna.

Avslutningsvis vill jag understryka att den fria och frivilliga folkbildningen är en hörnsten i arbetet med att bygga vår demokrati och vårt samhälle starkt, och regeringen kommer fortsatt att följa utvecklingen på ett ansvarsfullt sätt.

Anf. 2 CATARINA DEREMAR (C):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Under 2024 inleddes en treårig nedskärning av statsbidraget till studieförbunden, en minskning med totalt 500 miljoner kronor. Redan under första året har konsekvenserna blivit tydliga. Antalet studiecirklar och andra arrangemang har minskat med 14 procent, och landsbygdskommuner har drabbats hårdare än storstäderna. Det kan också konstateras att det har blivit färre medarbetare vid studieförbunden, vilket bland annat har lett till ett minskat antal genomförda kulturevenemang. I landsbygdskommunerna har verksamheten minskat dubbelt så mycket som i storstäderna.

Rapporten *Vid vägs ände?* från Studieförbunden i samverkan med flera rapportskrivare visar att dessa nedskärningar påverkar inte bara studieförbunden utan hela kulturens infrastruktur. Replokaler har stängts, och kulturprogram har försvunnit. Dessutom har möjligheterna till folkbildning för personer med stora eller särskilda behov minskat. Det är särskilt allvarligt i en tid då demokratisk delaktighet, livslångt lärande och kulturell mångfald borde stärkas och inte försvagas.

Därav mina frågor till ministern om man har tagit några initiativ till en analys av vilka negativa konsekvenser nedskämningarna i statsbidraget till studieförbunden riskerar att medföra för kulturens infrastruktur och om ministern i så fall kan redogöra för resultaten av de analyserna. Vi har hört svaret.

Jag vill börja med, fru talman, att berömma regeringen för satsningarna på folkhögskolan. Den ligger mig varmt om hjärtat, och vi vet att den hjälper personer som står långt från arbetsmarknaden. De kan få in en fot den vägen, och därför är folkhögskolorna viktiga. Det är positivt. Men vi ser ju också den här minskningen på studieförbunden, inte minst utifrån ett demokratiskt perspektiv.

Landsbygden drabbas hårdare därför att studieförbunden tar sitt ansvar och försöker leva efter den matsäck de har fått, så att säga. Det är klart att då tittar de på externa kostnader, vilket innebär bland annat replokaler eller andra lokaler som är kostnadsdrivande för studieförbunden.

Avslutningsvis i svaret hörde vi att folkbildningen är en hörnsten i arbetet med att bygga vår demokrati. Om man nu ser att det börjar knaka i fogarna i de här hörnstenarna, är regeringen då villig att vidta åtgärder? Ser ministern då en återställning av bidragen till studieförbunden som en lösning?

Anf. 3 Gymnasie-, högskole- och forskningsminister LOTTA EDHOLM (L):

Fru talman! Jag tackar för väldigt viktiga frågor.

Folkbildning är viktigt i det svenska samhället. Det ger möjligheter för människor att bredda sina kunskaper och möjligheter för människor som står långt från arbetsmarknaden att till exempel gå i folkhögskola. Jag tycker att det är alldeles uppenbart att fler av dem som står långt från arbetsmarknaden borde kunna få en plats där. Vi ser också att många ungdomar som har haft det rätt bekymmersamt i svensk skola kan få en plats i folkhögskolorna. Det är därför det är viktigt med den här förlängda tidsgränsen nu för dem som har fyllt 16 år.

Samtidigt är det ju så att ansvaret för folkbildningen är gemensamt. Det är inte bara staten som är ansvarig för finansieringen; det är också bland annat kommuner och regioner.

De senaste 20 åren har de regionala och kommunala bidragen minskat från ungefär 45 procent av den totala budgeten till 30 procent. Jag anser att vi måste föra en dialog med kommuner och regioner för att höra hur de ser på sitt finansieringsansvar. Därför tänker jag mig att jag ska bjuda in SKR för en dialog i de här frågorna.

Den rapport som det hänvisas till är väldigt gedigen. Det ska sägas att den utöver studieförbunden och folkhögskolorna även berör folkbiblioteken. Det vi ser är förstået bekymmersamt, men det är studieförbunden själva – inte staten – som avgör var de vill ha sin verksamhet. Jag tycker att det är en bra ordning att studieförbunden själva bestämmer var de vill ha sin verksamhet; det kan inte staten gå in och reglera.

Sammanfattningsvis skulle jag vilja säga att studieförbunden och folkhögskolorna har en enormt viktig funktion i vårt samhälle. Det är dock inte bara staten som är ansvarig för finansieringen, utan det är även andra. De måste också ta sitt ansvar.

Anf. 4 CATARINA DEREMAR (C):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Inte bara en gång har regeringens företrädare påpekat, även här i riksdagen, att man inte kan lägga sig i vad studieförbunden gör med sina pengar. Det vill inte jag heller. Jag tycker att det är oerhört viktigt att man alltid poängterar armlängds avstånd till kulturen och dess verksamhet. Detsamma gäller den fria och frivilliga folkbildningen.

Det låter positivt att ministern tänker bjuda in SKR. Jag tror att det är viktigt. Vi ska också komma ihåg att deltagarna själva är stora betalare till studieförbundens verksamhet. De betalade sammanlagt 567 miljoner kronor i deltagaravgifter under 2024; det är ingen liten del. Det finns alltså många som är villiga att betala för att förkovra sig på sin fritid.

Det finns dock många som ropar på studieförbunden. Det senaste exemplet kommer från regeringens utredare vad gäller kulturkanon. Det är skolan och studieförbunden som ska hålla liv i kulturkanon för att den ska få verkan. Då blir det lite märkligt att regeringen samtidigt drar ned på bidraget till studieförbunden.

Det finns en del till som det är väldigt viktigt att vara rädd om, nämligen infrastrukturen för kulturevenemang runt om i landet. Det är ju studieförbunden och folkbiblioteken som finns i varje kommun i hela vårt land. I kristider av olika slag har vi sett att studieförbunden snabbt har ställt om och kunnat göra om sin verksamhet så att man verkligen fått pang för pengarna. Jag tänker bland annat på Svenska från dag ett.

I denna interpellationsdebatt är det också värt att lyfta fram studieförbundens förmåga att nå ut till grupper med särskilda behov. Jag tänker bland annat på Studieförbundet Vuxenskolan, som har haft ett arbete med Mitt val. Det är en metod som både tillgängliggör hur man röstar och tillgängliggör politik i vårt samhälle för personer med intellektuell funktionsnedsättning. Med det här materialet får man kunskap om hur vårt samhälle styrs och hur det fungerar i stort, vilket man har nytta av i sin vardag.

Det finns ytterligare en del som jag vill peka på och som bekymrar mig. Studieförbunden är en stor källa till resultaten här. Jag talar om det svenska musikundret.

Vi måste se vad rapporten *Vid vägs ände?* pekar på. Replikaler har stängts. Detta kommer att märkas på det svenska musikundret, även om det kanske inte märks i år eller nästa år.

Vilka är det då som får tillgång till de här replokaler? Troligen inte de som behöver det mest. Tänk om det skulle komma ett besked om att 15 procent av våra idrottsanläggningar skulle stängas ned! Det skulle inte vara gångbart, för det skulle slå mot breddidrotten och

så småningom mot våra elitsatsningar. Replokalen är för den musikintresserade unga killen eller tjejen vad fotbollsplanen är för Alexander Isak eller Kosovare Asllani, oavsett om man växer upp i Vimmerby eller i Sollefteå.

Anf. 5 Gymnasie-, högskole- och forskningsminister LOTTA EDHOLM (L):

Fru talman! Sverige har ju gått igenom – och går fortfarande igenom – ett stålbad. Det är väl alldeles uppenbart. Vi har haft pandemi. Det pågår ett krig. Vi har haft en inflation som nu är nedkämpad. Det är såklart bra, men många delar av samhället har fått ta en del besparingar – så också folkbildningen.

Regeringen satsar stort på annan utbildning för vuxna. Det är också viktigt att påpeka att vi satsar särskilt på extra medel till folkhögskolorna. De fyller en väldigt viktig funktion, inte minst för att hjälpa människor som står långt ifrån arbetsmarknaden.

Staten behöver göra prioriteringar; man kan inte alltid lova allt till alla. Jag tycker att rapporten är mycket intressant på olika sätt. Den visar, som jag sa tidigare, att det också finns andra intressenter som är viktiga för finansieringen. Dessa aktörer måste också ta sitt ansvar om de tycker att folkbildningen är viktig.

Jag tror att folkbildningen spelar en viktig roll i samhället. Självfallet är det bra att många människor betalar avgifter till verksamhet – det stärker verksamheten och gör den mer självständig i förhållande till statliga och kommunala bidrag. Det är dock viktigt att man fokuserar på dem som har de absolut största behoven av folkbildningens olika typer av verksamheter.

Anf. 6 CATARINA DEREMAR (C):

Fru talman! Jag tackar återigen ministern för svaret.

Det är bra att både ministern och jag brinner för folkbildningen – när jag hör ministern säga att det här är en viktig verksamhet vill jag ändå lyssna på det örat. Folkbildningen är också något som i denna oroliga tid faktiskt knyter oss samman och kan stärka det svenska samhället. Därför tycker jag att det är olyckligt att regeringen har klivit så fel i den här frågan. Vi har en uppbyggd infrastruktur. Ska vi nu plocka isär den för att sedan bygga upp någonting annat? Jag undrar vad det skulle kunna vara.

Det här är en väletablerad och välkänd del av vårt samhälle. Det råder ingen tvekan om att folkbildningen har varit med och byggt upp den demokrati vi har i vårt land. Jag tror att folkbildningen kan vara en räddning i många delar, inte minst vad gäller förebyggande av brott och vad gäller att unga människor inte ska hamna i kriminalitet. Detta är en fråga som har engagerat regeringen väldigt mycket. Det är bra, men det kan inte bara vara så att vi ska ägna oss åt bestraffningsmetoder. Vi måste ha någonting förebyggande. Här spelar replokalerna, folkbildningen och det civila samhället en stor roll.

Även när det gäller att bryta ensamheten hos äldre är folkbildningen och studieförbunden en stor och

viktig del. Det finns fantastiska program för våra seniorer där man hela tiden förkovrar sig i den senaste forskningen eller i något språk som man vill lära sig. Det kan också handla om länder som man vill resa till.

Detta är alltså en prioritering. Jag beklagar att regeringen har kommit fram till det här, men jag hoppas att ministern tar med sig dessa synpunkter och ser till att det blir en ändring.

Anf. 7 Gymnasie-, högskole- och forskningsminister LOTTA EDHOLM (L):

Fru talman! Folkbildningen är viktig. Det är en väldigt speciell form som har funnits i Sverige under många år. Jag tycker att det är viktigt att värna den, men det är viktigt att sätta detta lite i perspektiv.

Statsbidraget till studieförbunden föreslås för 2026 uppgå till 1,5 miljarder kronor, vilket är en sänkning från 1,6 miljarder kronor från ett år till ett annat. Statsbidragen till folkhögskolorna är på ungefär 2 ½ miljarder kronor. Staten satsar alltså sammantaget omkring 4 miljarder på folkbildningen. Det är mycket pengar.

Jag skulle säga att vi får ganska mycket för de pengarna, så det är väl avsatta pengar. Det är alltså inte så att staten inte satsar mycket på folkbildningen, för det gör vi faktiskt, och det ska vi vara stolta över. Vi måste dock börja fundera på de andra bidragsgivarna till den här verksamheten. Kommuner och regioner har gått från att ha finansierat nästan hälften av verksamheten till att i dag vara nere på ungefär 30 procent. Det kanske inte är rimligt att vi bara ser den utvecklingen komma, och därför ser jag fram emot att ha en dialog med SKR om dessa viktiga frågor.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 6 Svar på interpellation 2025/26:126 om stöd till Gotlandsbor efter höjda biljettpreiser

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

Fru talman! Malin Östh har frågat mig om jag avser att kompensera Gotlandsborna för höjda biljettpreiser, hur jag förhåller mig till Region Gotlands rapport om färjekostnaderna, vilka dialoger som förs för att säkerställa att färjetrafiken blir ekonomiskt och socialt hållbar tills det nya färjeavtalet träder i kraft, hur jag tänker säkerställa att biljettpiserna hålls rimliga och stabila under kommande avtalsperioder samt om jag anser att pristakskonstruktionen fungerar som avsett.

Först och främst vill jag tacka Malin Östh och andra för engagemanget för färjeförbindelserna till och från Gotland. Som Malin Östh känner till debatterade jag närliggande frågor i kammaren med Hanna Westerén den 6 november i år.

Även den här gången vill jag inleda med att slå fast att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem, där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen, är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Villkoren för att

leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Det är därför angeläget med en god tillgänglighet mellan landets olika delar. Det här är en grundläggande utgångspunkt för regeringens transportpolitik, och den förtjänar att upprepas.

Jag vill också än en gång understryka att statens engagemang i färjetrafiken till och från Gotland är ett tydligt uttryck för behovet av god tillgänglighet. Det är självklart viktigt att det finns goda förutsättningar för gotlänningar och näringslivet på Gotland att genomföra nödvändiga resor och transporter. Medel avsätts därför i statens budget för att Trafikverket ska kunna ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. I det avtalet finns det redan i dag ett takpris för gotlänningar och ett takpris för frakt till och från Gotland.

Under den period som Malin Östh hänvisar till har det varit förhållandevis hög inflation och höga bränslepriser, vilket har gjort att det enligt det nuvarande avtalet har funnits utrymme för höjningar av takpriserna. De nya takpriserna kommer inte att påverkas av bränsleprisförändringar utan bara av inflationen. Jag kommer naturligtvis att följa utvecklingen av priserna under det nya avtalet.

När det gäller det nuvarande avtalet vill jag påminna om det jag sa när jag debatterade frågan med Hanna Westerén, nämligen att Trafikverket, bland annat mot bakgrund av de utredningar som Region Gotland har tagit fram, nu genomför en fördjupad uppföljning av avtalet med Destination Gotland vad gäller prisutveckling och prissättning. Jag ser detta som en viktig åtgärd inte minst för transparensen när det gäller priserna för Gotlandstrafiken. Jag kommer förstås att ta del av resultatet av uppföljningen så snart den är klar.

Anf. 9 MALIN ÖSTH (V):

Fru talman! Tack till statsrådet för svaret, även om jag måste konstatera att jag inte fick svar på så många av mina frågor! Jag ställer i interpellationen fyra väldigt specifika frågor som statsrådet inte berör i sitt svar, så jag hoppas att vi kan komma att rätta ut dessa frågetecken under debatten.

Interpellationen handlar alltså om Gotlandstrafiken och den dramatiska prisökning som har varit i färjetrafiken. Höga färjepriser gräver stora hål i människors plånböcker och leder också till en situation där gotlänningarna blir alltmer isolerade på ön. Det här är allvarligt och helt oacceptabelt.

Den här interpellationen följer på en skriftlig fråga som jag lämnade in i oktober. Jag frågade då vad statsrådet och regeringen tänker göra för att pressa ned höga färjepriser och för att säkra en faktisk tillgänglighet till och från Gotland.

Det svar som jag då fick av statsrådet gjorde mig faktiskt ganska bekymrad. Statsrådet svarade att bränslepriserna har gått ned, och med dem har också priserna i färjetrafiken sänkts. Så skrev statsrådet och avslutade med att konstatera att inga åtgärder därför

behöver vidtas. Svaret finns att läsa på riksdagens hemsida för den som så önskar.

Jag måste säga att jag blev lite chockad över det svaret, dels för att det visar en sådan brist på förståelse för hur det här faktiskt slår och påverkar Gotland och gotlänningarna, dels över bristen på ansvarstagande. Det är alltså landets infrastrukturminister, den högsta ansvariga ministern, som svarar på det sättet. Jag tycker att det är anmärkningsvärt, och därför följer just den här interpellationen på den frågan.

Färjetrafiken är Gotlands landsväg till fastlandet. Det är en sägning som återkommer och upprepas, men det gör den för att det är sant: Färjetrafiken är Gotlands landsväg till fastlandet. Men för att den här landsvägen ska kunna fungera behöver tre saker finnas på plats: Färjetrafiken måste bygga på täta turer, korta restider och låga priser. Alla dessa tre saker måste finnas på plats samtidigt för att det ska fungera. En hållbar, långsiktig lösning måste komma på plats.

Från Vänsterpartiet har vi varit tydliga under en lång tid. Vi säger: Sluta klassa Gotlandstrafiken som olönsam kollektivtrafik och klassa den i stället som statlig infrastruktur och inför vägpriser! Det är det som är den långsiktigt hållbara lösningen.

Detta tycker vi fortsatt, men frågan behöver också lösas på kort sikt, här och nu, för det är här och nu som vi har höga färjepriser. Det är också därför som jag ställer en fråga till ministern som handlar om kompensation. Om jag upprepar frågan kanske statsrådet skulle kunna utveckla sina svar lite grann.

Frågan är: Avser statsrådet att vidta åtgärder för att kompensera gotlänningarna för de höjda biljettpriserna för att komma åt den situation som jag beskrev tidigare, alltså att gotlänningar blir alltmer isolerade på ön?

Anf. 10 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Frakt- och biljettpriserna för färjetrafik till och från Gotland har ökat under flera år och allra mest och främst som en följd av ökade bränslepriser. Det är därför som jag i mitt svar, fru talman, hänvisar till det kommande avtal som träder i kraft efter 2027.

Nu talar vi fortfarande om det nuvarande avtalet, som löper från 2017 till 2027. Det har inte innehållit mekanismer som har dämpat kostnaderna när bränslepriserna går upp. Det kommer det nya avtalet att göra. Det kommer också att finnas ett pristak för gotlänningar i det nya avtalet.

Som jag sa har Trafikverket nu inlett en fördjupad analys, och det är något som påbörjats efter att Malin Östh ställde den skriftliga fråga som hon hänvisar till. Det sker bland annat mot bakgrund av den utredning som Region Gotland har tagit fram, och den syftar till att vara en fördjupad analys av avtalet med Destination Gotland vad gäller prisutveckling och prissättning. Det här är en viktig åtgärd både för att stärka transparensen och för att få en fördjupad analys av hur prisutvecklingen ser ut.

Det är förstås viktigt med en upprättad förbindelse mellan Gotland och fastlandet. Det är viktigt för gotlänningarna. Det är viktigt för Sverige utifrån livsmedelsproduktion och många olika aspekter. Jag tror att vi delar den uppfattningen, och jag är glad över det engagemang som ledamoten visar.

Samtidigt är det en pressad situation för hushållen. Jag har stor respekt för det. Därför är det angeläget att den här analysen nu görs. Regeringen genomför ju också andra reformer som syftar till att underlätta för hushållens ekonomi och att lätta på det tryck som många lever under.

Statens engagemang i och ansvar för hela landets transportförsörjning är starkt, och det kvarstår. Detta gäller alla trafikslag. Staten finansierar via avtalet med Trafikverket Gotlandstrafiken med cirka en halv miljard – 498 miljoner kronor – per år för att trygga en tillförlitlig, prisvärd och hållbar färjetrafik till och från Gotland. Gotlandstrafiken får omkring hälften av anslaget för statens upphandlade trafik.

Utifrån detta är det förstås rimligt att det nu görs en fördjupad analys. Jag kommer att följa den mycket noga. Jag kommer själv att besöka Gotland om några veckor för att ta del av de perspektiv som finns och göra besök både hos landshövdingen och Destination Gotland tillsammans med Trafikverket, som just nu har arbetet igång med att fördjupa analysen kring prisutveckling och prissättning.

Det kan säkert finnas skäl efter hand att återkomma till frågorna som ledamoten ställer. Jag vill dock inte föregripa arbetet som den avtalspart myndigheten Trafikverket – som har ansvar för uppföljningen av avtalet – har aviserat att de nu gör i form av en fördjupad analys. Det arbetet pågår, fru talman.

Anf. 11 MALIN ÖSTH (V):

Fru talman! Det är ju tyvärr långtifrån första gången som höga färjepriser debatteras i den här kammaren. Det har debatterats under många år, och det startade inte 2023 utan har diskuterats under lång tid dessförinnan. Det är fortsatt en väldigt angelägen och aktuell fråga.

Att det här på detta sätt får fortsätta att rulla på utan att vi får en varaktig lösning på plats är ett stort misslyckande för den nationella politiken. Det behöver vi se, sätta ord på och erkänna.

Statsrådet har i ett tidigare svar på frågor kring Gotlandstrafiken framhållit just att regeringen efter ett beslut 2023 sköt till 21 miljoner som ekonomisk kompensation för höga färjepriser, med ambitionen att dämpa prisökningarna. Man ska dock känna till och ha med sig att 21 miljoner var väldigt långt ifrån de 250 miljoner som Region Gotland begärt i årlig – observera årlig – ekonomisk kompensation.

De 21 miljonerna räckte inte heller långt. De räckte ett halvår, och sedan var dessa pengar slut. För Vänsterpartiet är det helt uppenbart att den statliga ekonomiska kompensation som beslutades 2023 var otillräcklig och att ytterligare kompensation skyndsamt måste komma på plats. Jag blir därför lite orolig över

att statsrådet hänvisar till att en utredning pågår. Jag förstår och hör vad statsrådet säger, men det här måste ske skyndsamt.

Det är också därför vi från Vänsterpartiet har lagt in 250 miljoner till Gotlandstrafiken för nästa år, alltså för 2026. Vi har också under innevarande år budgeterat i linje med vad Region Gotland har begärt. Detta saknas ännu i regeringens budget, men jag hoppas att det kommer att komma på plats. Det behövs verkligen.

Fru talman! Vad gäller det nya färjeavtalet, som statsrådet berörde i sitt senaste anförande, har jag inte samma tillförsikt som statsrådet ger uttryck för inför det. Jag är inte alls övertygad om att det kommer att vara den lösning som behövs, tyvärr.

Det är fortfarande oklart vad priset kommer att landa på. På en direkt fråga till Trafikverket har man sagt att man kan åstadkomma en sänkning på nästan 100 kronor. Det är otillräckligt. Det kommer inte att lösa det problem vi står med i dag.

Här kommer också frågan om takpriskonstruktionen in. Takpris kommer inte med några som helst garantier. I verkligheten händer någonting när takpriset möter den dynamiska prissättning som finns i Gotlandstrafiken, alltså i färjetrafiken. Priset varierar kraftigt beroende på var på färjan man sitter – alltså vilken typ av biljett man får tag på. Det varierar också beroende på vilken tid och dag man reser.

Gotlänningar reser ju precis som statsrådet och jag och alla andra reser. Man reser när man kan och när man måste – när man behöver – såklart. Takpriset blir därför något som sällan gäller i praktiken. Jag tycker att detta visar att priset inte bara behöver vara lågt, utan det måste också vara förutsägbart.

Jag skulle vilja upprepa ytterligare en av mina frågor, som statsrådet kanske kan kommentera: Anser statsrådet att takpriskonstruktionen fungerar som avsett?

Anf. 12 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Det är bland annat detta Trafikverket tittar på i den fördjupade analys där arbetet nu pågår. Det är inte första gången som det här diskuteras. Det har Malin Östth helt rätt i.

Inför att det nya avtalet skulle börja förhandlas fram fick Trafikverket i juli 2020 ett uppdrag av den förra regeringen att analysera alternativa modeller för den framtida färjetrafiken till och från Gotland. En av de bitar man tittade på var en modell som Trafikverket föreslog där staten skulle äga fartygen och upphandla driften, vilket bedömdes skulle ha kunnat ge en ökad konkurrens och potentiellt lägre kostnader. Man tittade alltså på och föreslog statligt tonnage. Den modellen togs dock inte emot särskilt väl, så den förra regeringen lade den till handlingarna. Detta var uppstarten till arbetet med det nya avtal som kommer att gälla från 2027 och framåt.

Jag har noterat att Trafikverkets generaldirektör åter har öppnat för att titta på olika alternativa modeller. Det är förstås någonting som är viktigt att föra

dialog kring. Mot bakgrund av att detta inte togs emot väl av alla gotlänningar förra gången det var uppe – och utredningsförslaget föll ju och lades till handlingarna – vill jag dock inte i kammaren i dag peka på alternativa modeller innan jag har haft ett eget samtal med företrädare för Gotland.

Vi har under de år jag har varit infrastrukturminister förstås haft anledning att återkomma till frågan, och jag kommer att göra det igen nu i december när jag besöker Gotland igen.

Detta är förstås öppet för diskussion, men jag tror att det i dag är viktigt att säga att det nya avtal som har träffats är tänkt att vara mindre priskänsligt för höga bränslekostnader och kraftiga uppgångar i bränslepriserna – något vi i dag ser att situationen har genererats mycket av. Därför är det uppdrag som Trafikverket har beslutat om internt – att nu se över prisutveckling och prissättning – förstås angeläget inte minst mot de exempel som ledamoten nämner och det arbete som Region Gotland har gjort.

Anf. 13 MALIN ÖSTH (V):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för debatten! Det här är mitt sista anförande i dag – men inte i frågan, för den hoppas jag kommer att återkomma.

Jag vill säga att vittnesmålen från Gotland om hur höga färjepriser slår är väldigt många. Här finns pensionären som inte har råd att besöka sina barn och barnbarn en gång i månaden som hon hade önskat utan bara kan åka max en gång i kvartalet. Här finns sonen som inte kan finnas där för sin sjuka pappa på det sätt han hade velat. Här finns också barn- och ungdomsidrotten på Gotland, som inte kan delta i cuper och serier och möta andra lag på det sätt som man hade velat, därför att färjepriserna är för höga. Här finns också, framför allt, alltför många gotlänningar som inte har råd att resa alls. Jag hoppas att vi kan vara överens om att det inte kan fortsätta så här.

Jag hoppas att vi också kan vara överens om att villkoren för att säkra en grundläggande tillgänglighet av god kvalitet för Gotland inte är uppfyllda i dag. Dessa villkor är inte uppfyllda förrän färjetrafiken bygger på täta turer, korta restider och låga, förutsägbara priser. Det är dit vi måste ta oss.

Jag hoppas att vi även kan vara överens om att priserna i dag är för höga och att det skyndsamt måste till ett nationellt initiativ för att pressa ned priserna. Om vi är överens om den problembilden har vi i alla fall en plattform att utgå från. En kompensation är en lösning i det korta perspektivet, men i det längre perspektivet måste Sverige titta på sina grannländer. Titta på Norge och Danmark och lär av dem, följ deras exempel och påbörja en förberedelse för vägpriser i färjetrafiken! Först då får vi en likvärdighet över landet och en fungerande faktisk tillgänglighet till och från Gotland.

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

Fru talman! Jag tackar Malin Östh för att hon har ställt denna interpellation så att vi fick möjlighet att debattera den i dag.

Det svar jag har givit pekar givetvis mycket på det arbete Trafikverket bedriver, och som ansvarigt för det avtal man har med Destination Gotland och Gotlands-
trafiken gör man nu en fördjupad analys av både prisutveckling och prissättning. Jag kommer att följa detta arbete nära och noga och när jag besöker Gotland om några veckor givetvis ta intryck av de berättelser som redan har nått mig och som också Malin Östh ger uttryck för här i dag.

Jag har stor respekt och förståelse för att den kraftfulla prisökningen påverkar livet för många. Mot bakgrund av detta är det välkommet att Trafikverket gör en fördjupad analys av prisutvecklingen och prissättningen i Gotlandstrafiken.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2025/26:167 om lärlingsklausurer för åtnjutandet av medel från Norrlandsfonden

Anf. 15 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Leif Nysmed har frågat mig om jag är beredd att ställa krav på platser till lärlingar och arbetsplatsförlagt lärande för den som vill ta del av medel från Norrlandsfonden.

Jag inleder med att konstatera att det är viktigt att säkerställa att det finns tillgång till kompetent arbetskraft inom byggsektorn så att vi står redo när takten på bostadsbyggandet och tillhörande investeringar ökar efter den rådande lågkonjunkturen.

Regeringen är väl medveten om de utmaningar Leif Nysmed beskriver och strävar efter att långsiktigt säkerställa kompetensförsörjningen inom bygg- och anläggningssektorn. Medel har därför bland annat avsatts för fler platser inom såväl yrkeshögskolan som den yrkesinriktade vuxenutbildningen i syfte att möta fortsatt stora kompetensbehov i hela landet, möjliggöra omställning och främja matchningen på arbetsmarknaden.

Regeringen har därtill gett Myndigheten för yrkeshögskolan i uppdrag att genomföra en pilotverksamhet med yrkesutbildning för vuxna enligt yrkeshögskolans modell, där bygg och anläggning är ett av de aktuella områdena. Uppdraget har förlängts till 2028.

Regeringen har också gjort det lättare att ge elever i gymnasieskolan arbetsplatsförlagt lärande. Statsbidrag får lämnas för ersättning för kostnader till ett företag som tillhandahåller den arbetsplatsförlagda delen av en gymnasial lärlingsutbildning eller en liknande utbildning även om företaget inte är registrerat som arbetsgivare.

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1) föreslår regeringen tillfälligt sänka

arbetsgivaravgifter för unga mellan 19 och 23 år. Förslaget innebär att arbetsgivaravgifterna för en ung person minskar med en tredjedel.

Vad gäller frågan om att knyta villkor om lärlings- och APL-platser till statliga stöd kan jag konstatera att regeringen inte kan styra de villkor eller krav som ställs på den som söker lån från Norrlandsfonden eftersom fonden är en stiftelse. Norrlandsfonden utformar själv utifrån gällande regelverk de villkor som bedöms vara lämpliga.

Anf. 16 LEIF NYSMED (S):

Fru talman! Jag börjar med att tacka för svaret. Dock konstaterar jag att inget av det ministern säger i sitt svar kommer att lösa bristen på APL- eller lärlingsplatser i någon större bemärkelse – om någon över huvud taget.

Som jag har skrivit till bostadsministern är det många elever som går på byggprogrammen som i dag har svårt att få tag i lämpliga APL-platser, alltså arbetsplatsförlagt lärande, och få lärlingsanställningar efter skolan för att få ett yrkesbevis. Cirka 10 procent av de elever som lämnade byggprogrammet bara i Stockholms län våren 2025 fick en lärlingsanställning. 10 procent! Det är runt 30 av över 300. Liknande siffror har det varit även för tidigare år – också i olika delar av landet, men jag tar upp Stockholm eftersom det är de siffror jag kan bäst.

Detta ger inte våra ungdomar det framtidshopp och den framtidstro de förtjänar. Jag är orolig för vad som händer med dessa ungdomar, för det är ju de som ska vara med och bygga vårt samhälle i morgon och i framtiden. En väg att gå för att ge dessa ungdomar en betydligt större chans är att det offentliga ställer krav på platser till lärlingar och arbetsplatsförlagt lärande i upphandlingar. Även staten kan ställa dessa krav då statliga medel utbetalas. Exempelvis ställdes under S-ledd regering just dessa krav för att få investeringsstöd för billigare hyreslägenheter.

Min fråga till bostadsministern var följande: Är ministern beredd att ställa nämnda krav för den som vill ta del av medel från Norrlandsfonden? I svaret vi precis har hört finns inga ambitioner från regeringen att ställa krav på APL-platser eller lärlingsplatser. I stället lyfter ministern fram att Norrlandsfonden är en stiftelse och att regeringen därför inte kan ställa krav på dem som söker medel från fonden: ”Norrlandsfonden utformar själv utifrån gällande regelverk de villkor som bedöms vara lämpliga.”

År 2008 konstaterade Riksrevisionen att för ungefär 50 statligt bildade stiftelser där staten är ensam stiftare har regeringen rätt att ändra stiftelsernas föreskrifter, vilket ger en direkt möjlighet att påverka dessa stiftelsers inriktning. Norrlandsfonden är en sådan statligt bildad stiftelse. Om det nu är så som Riksrevisionen konstaterat, är ministern då beredd att ställa nämnda krav för den som vill ta del av medel från Norrlandsfonden?

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

Fru talman! Norrlandsfonden har fått ett tillskott för att stärka den långsiktiga utlåningskapaciteten. Det handlar om att lösa ett problem och få upp kalkylerna för byggande av bostäder, men många lyfter fram att det är svårt att få till finansieringen, vilket gör att det byggs för lite. Genom att öka tillgången till kapital kan fler bostadsprojekt påbörjas, vilket innebär att efterfrågan på arbetskraft inom bygg-, byggmaterial- och installationssektorerna ökar och näringslivets förutsättningar stärks.

Vi ser detta som en viktig väg framåt. Det löser inte alla problem på bostadsmarknaden men kan få igång byggprojekt som annars inte skulle bli av. Det är också en grundförutsättning för att det ska finnas arbeten att gå till och därigenom möjlighet att ta emot lärlingar. En stor del av bakgrunden till det Leif Nysmed beskriver är ju den mycket dramatiska nedgång i byggandet som kommit av den höga inflationen och den utdragna lågkonjunkturen.

När det gäller frågan om krav på platser för lärlingar och arbetsplatsförlagt lärande för den som vill ta del av medel från Norrlandsfonden är mitt svar det jag redan har gett. Eftersom fonden är en stiftelse är min bedömning att regeringen inte kan styra de villkor eller krav som ställs på den som söker lån. Men jag ska givetvis titta närmare på den rapport från Riksrevisionen som Leif Nysmed hänvisar till och se om en förändring är möjlig. Men det svar jag har givit är det svar jag i dag har att ge: Norrlandsfonden utformar själv utifrån gällande regelverk de villkor som bedöms vara lämpliga.

Jag har träffat några av de aktörer som har varit intresserade av att ta del av topplånefunktionen för att få ihop kalkyler och börja bygga. Det är såklart inget som hindrar att man redan i dag använder den möjlighet som står till buds att erbjuda platser för APL eller lärlingar. Om det finns ytterligare saker att göra där ska vi givetvis titta närmare på det.

Anf. 18 LEIF NYSMED (S):

Fru talman! Jag tackar för svaret.

Det är glädjande att ministern vill titta vidare på den möjlighet som vi har noterat finns här, men i det sammanhanget måste man också förstå varför det är svårt för byggelever och bygglärlingar att få en plats hos byggföretagen.

Bostadsbyggandet har, precis som ministern sa, kollapsat de senaste åren. Det byggs långt under det årliga behovet av bostäder då regeringen med Sverigedemokraternas stöd helt har lämnat byggbranschen åt sitt öde under brinnande lågkonjunktur.

Det första Tidölaget gjorde var att ta bort investeringsstödet för billigare hyresrätter och därmed stoppade byggandet av minst 20 000 hyreslägenheter. Man har heller inte lyckats få igång småhusbyggandet, som man ofta lyfter upp. Enligt branschorganisationen för småhusbyggande är just det byggandet det lägsta på 100 år. Då är det inte konstigt att det är ont om APL-

och lärlingsplatser, och då kanske regeringen borde kavla upp ärmarna lite grann och försöka få till platser ute på de få byggarbetsplatser som finns.

Utifrån yrkesutbildningsavtalet, som reglerar lärlingsutbildningarna, rekommenderas att det bör finnas en lärling på tio yrkesarbetare. Låt mig ta ett exempel från ett av de stora byggföretagen. De hade i slutet av 90-talet cirka 1 000 yrkesarbetare anställda här i Stockholm, vilket skulle kunna ge möjlighet till nästan 100 lärlingsanställningar. I vår, efter att de förhoppningsvis sista uppsägningarna verkställts, kommer antalet yrkesarbetare att vara 90, vilket skulle ge endast 9 lärlingsanställningar, enligt rekommendationerna.

Byggarbetsplatserna är dessutom allt som oftast uppstuckade i mindre entreprenader som bemannas av utländska företag och/eller med utländsk arbetskraft, och de mindre underentreprenörerna har litet eller inget intresse av, eller ens kompetens för, att utbilda svenska byggelever och bygglärlingar. Det är tyvärr så den krassa sanningen ser ut.

Därför hade jag hoppats på ett mer positivt svar från ministern. Även om man ser att det är svårt att ställa krav just när det gäller Norrlandsfonden hade man kanske kunnat komma med något annat. Vi borde diskutera frågan om offentliga upphandlingar, som man gör i exempelvis Region Uppsala nu, där man ställer krav.

Ett annat sätt att öka möjligheterna för våra ungdomar är att se till att det blir färre underentreprenörer på våra byggarbetsplatser. Det skulle öka behovet av mer egen anställd personal i företagen och minska behovet av långa UE-led, där arbetslivskriminaliteten många gånger breder ut sig och faktiskt konkurrerar ut jobben för de ungdomar som borde få komma in och lära sig yrket.

Glädjande nog, vill jag ändå säga, har Trafikverket för första gången ställt krav på ett begränsat antal underentreprenörer vid upphandlingen av Ostlänken. Det är ett bra steg, tycker jag. Ministern är ansvarig för Trafikverket, och jag hoppas att han tar till sig av den upphandlingen och ser vilka tankar de har använt sig av där.

Även större byggföretag är positiva till detta. De har arbetat i många år med sådana begränsningar, med resultatet att de har mer ordning och reda på sina arbetsplatser.

Min fråga måste bli: Var är förslagen från regeringen som gör att våra ungdomar i byggbranschen kan färdigställa sina utbildningar?

Anf. 19 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Det går att lägga in många frågor i en interpellationsdebatt. Jag tycker att det är viktigt att ledamoten, som har ställt en interpellation, får svar på den fråga som är grunden för interpellationen. Där uppfattar jag att frågan gäller lärlingar och APL inom ramen för Norrlandsfonden. Jag har gett ett svar, och jag är beredd att titta på den Riksrevisionsrapport som

ledamoten hänvisade till för att se om det finns något ytterligare att göra där.

När det gäller frågan om Trafikverket som upphandlare har det under de tre år som jag har varit infrastruktur- och bostadsminister pågått ett arbete med att ge Trafikverket i uppdrag att stärka den operativa förmågan och beställarkompetensen så att man blir en bättre upphandlare. Det är positivt att ledamoten har noterat detta. Jag är helt övertygad om att det finns mer att göra där, men det finns också mycket att lära av det arbetet.

När det kommer till frågor om kompetensförsörjning inom byggsektorn är det väldigt slagigt, och det är en del av den problematik som Sverige har lidit av under mycket lång tid. Det går upp i konjunkturen, och då är det svårt att få tag i folk. Sedan, när man i princip har fått in personal, blir det nedgång i konjunkturen. Då blir det den där slagigheten, som Leif Nysmed väl känner till.

Det behöver därför finnas bättre förutsättningar för bostadsbyggande, oavsett om det är högkonjunktur eller lågkonjunktur, och vi tittar därför på regelverk som behöver förenklas. Från och med i dag gäller det nya bygglovsregelverket, som underlättar väsentligt för den som vill bygga ut, bygga till eller bygga om. Vi tittar även på ledtider, och i slutet av månaden, tror jag att det är, tar vi emot den utredning som är ett tilläggsuppdrag till Miljötillståndsutredningen vad gäller överklagande, instansordning och så vidare när det kommer till planprocesser och miljötillstånd.

Jag skulle kunna fortsätta, fru talman, och ge flera olika exempel där syftet är att ta tag i de strukturella reformerna och att vi ska stå bättre rustade oavsett om det är låg- eller högkonjunktur i Sverige. Mot bakgrund av att ledamotens fråga konkret handlade om Norrlandsfonden vill jag dock återkomma till det svar som jag gav tidigare. Det är det som interpellationen handlar om, även om jag uppskattar de olika inspel som ledamoten gjorde på en del andra områden vad gäller bostadsbyggandet.

Anf. 20 LEIF NYSMED (S):

Fru talman! Frågorna berör i mångt och mycket arbetsmarknadsfrågor. Jag vet att ministern tidigare har diskuterat och talat om att regeringen inte jobbar i stuprör utan sitter och diskuterar brett. I min interpellation tog jag upp en del om offentliga upphandlingar, och jag tänkte att du skulle vara lite förberedd på att sådana frågor kunde dyka upp. Jag tar mig faktiskt friheten att diskutera dem i och med att det inte är stuprörstänk i regeringen.

Jag uppfattar att den SD-ledda regeringen är väldigt självgod och nöjd med den förda politiken. Varför har man annars inte kommit med åtgärder som får igång bostadsbyggandet? I grunden handlar det om att vi ska kunna ha bostäder som människor har råd att efterfråga. Det finns inte ett regelverk i landet som gör att efterfrågan ökar, utan det handlar om att ha råd att efterfråga. Annars byggs det ingenting. Där är det noll.

Jag ser därför inte riktigt hur man kan vara så nöjd. Jag undrar om ni ens har sett hur verkligheten har drabbat de ungdomar som vill bli framtidens byggnadsarbetare och som ska bygga det framtida Sverige. De åtgärder som du har räknat upp här hjälper föga mot den problematik som byggelever och byggnadslärlingar drabbas av i dag. Jag måste säga att det är ett svagt ledarskap. Det är min bestämda uppfattning.

Det finns ett alternativ, som jag har redovisat här under debatten, men jag uppfattar som sagt att ni är nöjda och belåtna. Jag hoppas att de ungdomar som ser det här inser att det finns ett annat alternativ och ett hopp om att bostadsbyggandet ska komma igång i framtiden, så att de också får en chans att bli de yrkesarbetare som de utbildar sig till och kan få bidra till att bygga Sverige.

Anf. 21 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag brukar inte påtala det varje gång, men jag måste nog ändå göra det i det här läget: Tilltalet i kammaren sker med namn, och alla talar via talmannen, varför ”du” inte förekommer i debatterna.

Anf. 22 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Tack, Leif Nysmed, för debatten!

Det som ledamoten pekade på handlar om ett KD-lett departement och ett arbete där man varit tvungen att ta tag i strukturella problem som har påverkat bostadsbyggandet under lång tid.

Mycket av det som vi i dag ser resultatet av är en följd av att vi har haft ett läge med mycket hög inflation, och vi är fortfarande i en lågkonjunktur. Det är klart att det inte blir bättre, fru talman, av att det har funnits eftersatta områden vad gäller både långa ledtider och krångliga regelverk och att det inte finns mark att bygga på.

Att vi nu, fru talman, tar tag i de strukturreformer som hade behövt vara på plats innan man går in i en sådan dyster ekonomisk situation som vi fortfarande är i är förstås ett viktigt besked till alla.

Jag tror egentligen att Leif Nysmed håller med om att det är bra att vi rensar upp i krångliga regelverk och tar tag i de alldeles för långa ledtiderna och att han egentligen ser att det här hade behövt vara på plats tidigare. Det hade gjort oss något bättre rustade att hantera den situation som nu präglar svensk bygg- och bostadsmarknad och som också gör att det är svårt för många som har förlorat arbetet och fortfarande riskerar att förlora arbetet och för ungdomar som inte kommer ut på lärlingsplatser.

Detta är, fru talman, konsekvenser av år av eftersatthet, där vi nu har börjat fokusera på att ta tag i de strukturproblem som finns. Regeringen har exempelvis aviserat att det skärpta amorteringskravet ska tas bort och att bolånetaket ska höjas. Vi tittar på olika modeller som hyrköp, som innebär att man kan köpa halva lägenheten och successivt betala av den andra, vilket sänker trösklarna väsentligt och stärker efterfråganmöjligheterna.

Det är alltså många åtgärder som är på gång och som behöver komma på plats för att vi ska få ut fler i arbete i den viktiga byggsektorn.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2025/26:170 om underhållet av Sveriges järnväg

Anf. 23 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Åsa Karlsson har frågat mig om jag anser att den nuvarande satsningen på järnvägsunderhåll är tillräcklig för att minska det eftersläpande underhållet och förbättra punktligheten i den svenska järnvägs-trafiken och vilka ytterligare åtgärder jag och den övriga regeringen avser att vidta för att stärka järnvägens tillförlitlighet.

Underhållet av infrastrukturen har under lång tid tillförts för lite resurser. 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 förutsättningar för Trafikverket att genomföra det underhåll som krävts för att upprätthålla anläggningens funktionalitet.

Det finns inga genvägar för att ta itu med detta. Det går inte att fortsätta ta en springnota och skjuta problemen på framtiden. Därför prioriterar nu regeringen upprustning och underhåll av svensk infrastruktur.

Järnvägen står inför en kraftig upprustning till följd av regeringens satsningar på järnvägsunderhåll. Under den kommande planperioden tillförs totalt 210 miljarder kronor till järnvägsunderhåll, och utöver det tillkommer ytterligare cirka 34 miljarder kronor i banavgifter som går till underhållsåtgärder.

Under 2025 genomförs 1 700 större underhållsarbeten i den statliga järnvägen, och nästa år planeras ännu fler. Detta sker samtidigt som det är fler tåg än någonsin tidigare i järnvägsanläggningen.

Det eftersläpande underhållet minskar, och under kommande planperiod fortsätter Trafikverket att återta eftersatt underhåll på den nivå som under rådande förhållanden bedöms vara maximalt möjlig. Trafikverket bedömer vidare att det går att ta igen allt eftersatt underhåll till 2050.

Tågresenärer och godstransportörer ska kunna lita på att tågen kommer fram i tid. Vid genomförande av underhållsåtgärder i järnvägen är det viktigt att det planeras väl och påverkar den befintliga trafiken i minsta möjliga mån. Trafikverket behöver tillsammans med branschen fortsätta med det utvecklingsarbete som pågår med att till exempel modernisera arbetsmetoder och utrustning, nyttja digitaliseringens möjligheter och utveckla effektiva och ändamålsenliga underhållsavtal.

Underhållet har varit nedprioriterat i decennier. Regeringen vänder nu den destruktiva trenden och prioriterar i stället upp denna centrala verksamhet, både vad

gäller mer pengar till underhåll och mer underhåll för pengarna.

Anf. 24 ÅSA KARLSSON (S):

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

Jag måste dock säga att jag fortfarande har lite funderingar. Det handlar främst om huruvida regeringens satsning verkligen kommer att räcka för att komma åt det eftersläpande underhållet och förbättra punktligheten.

Som ministern säger har järnvägens underhåll varit underfinansierat i decennier. Det stämmer. Det är många regeringar av många olika färger som är skyldiga till det. Men det ministern inte säger är att den ram som regeringen nu lägger fram inte kan minska underhållsskulden på den nivå som skulle behövas för att nå en robust och pålitlig järnväg.

Vi har en plan där drift, underhåll och reinvesteringar tillförts en summa pengar över tolv år. Men när kostnaderna för material, energi och entreprenader har ökat så kraftigt som de gjort de senaste åren innebär det att den faktiska ökningen inte blir så stor som det kan låta.

Samtidigt säger ministern att hela det eftersläpande underhållet ska kunna tas igen till år 2050, alltså om 25 år. Men om 12–13 procent av underhållet ska avhjälpas till 2037 – hur ska då resten, övriga 87–88 procent, hinna avhjälpas till 2050? Det låter för mig helt orimligt. Det här är en fråga som många fler än jag funderar på och vill ha svar på. Till år 2050, fru talman!

Ministern pekar på antalet planerade arbeten under kommande år, och det är förstås bra. Men volymen arbeten säger inte allt, utan det handlar om vad som görs, var man gör det och med vilken långsiktig inriktning man gör det. Om man vill vidta fler åtgärder men har en otillräcklig resursram kan det leda till att man väljer billigare alternativ och kortsiktiga åtgärder framför strategiska investeringar. Då fortsätter underhållsskulden att växa.

Fru talman! Svensk järnväg behöver långsiktighet, stabilitet och resurser. Jag vill därför ha svar på följande fråga: Anser ministern att regeringens satsning är tillräcklig för att faktiskt minska underhållsskulden och inte bara bromsa den?

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

Fru talman! År 2025 är första året som underhållsskulden inte bara fortsätter att skena. Vi har stoppat blödningen, fru talman. Nu har vi stoppat den kraftiga utförsåknings från den förra planen.

Bara för att sätta det i ett sammanhang: Under de senaste fyra åren av Åsa Karlssons partis regeringstid ökade underhållsskulden med nästan 40 miljarder kronor på bara fyra år. Detta har vi satt stopp för nu. Vi har inte gjort det bara av en slump, utan vi har på ett mycket aktivt och strategiskt sätt sett till att man får ut maximalt av de resurser som man kan omsätta i praktiken. Vi har inte bara fokuserat på mer pengar till

underhåll utan också på att vi ska få ut mer underhåll för pengarna.

Det är därför det i år kan genomföras 1 700 större underhållsarbeten i den svenska järnvägsanläggningen. Det har aldrig någonsin varit så många. Nästa år, vilket också kommer att vara ett rekordår, planeras det för 1 800 underhållsarbeten. Det är på det sättet Sverige kan vända utvecklingen, ta tillbaka det eftersatta underhållet och börja amortera på underhållsskulden.

Fru talman! Låt mig ta ett exempel: När jag tillträdde som infrastruktur- och bostadsminister gjordes det 30–40 växelbyten per år. Jag samlade järnvägsbranschen, och jag fick höra att det fanns entreprenörer i Sverige som sa: Vi kan byta det här på timmar i stället för dygn! Regeringen gav uppdrag till Trafikverket, och vi ser nu att det i år kommer att genomföras ungefär 100 växelbyten. På bara tre år har vi alltså gått från 30–40 växelbyten per år till 100, och de kommande åren kommer det att börja takta upp till 200 växelbyten om året.

Det är skillnaden, fru talman, i politiken. Antingen fokuserar man på funktionaliteten här och nu och på att återta så mycket underhåll som möjligt eller så struntar man bara successivt i underhåll och låter bli att styra på ett sätt som gör att punktligheten kan öka.

Då är frågan: Har punktligheten ökat eller inte? För åtta av de tio månader i år som hittills har rapporterats har punktligheten blivit bättre än motsvarande månad förra året.

Vi är dock inte på något sätt färdiga, fru talman. Ledamoten ställer frågan: Är det tillräckligt? Om vi ska kunna återta allt eftersatt underhåll till år 2050 förutsätter det att varje regering vid varje planrevidering tillskjuter så mycket medel som man då bedömer att man kan omsätta.

Att använda nya metoder, att prefabricera växlar så att man kan byta spårväxlar på timmar i stället för dygn, att använda drönare som upptäcker fel i elsystemets kablar och kraftledningar innan det blir ett fel och att byta ut signalsystemet, fru talman, så att vi får ett signalsystem som håller, är robust och går att använda mer effektivt är saker som varje regering framöver kommer att behöva ta ansvar för, och det är då man kan nå målåret 2050.

I den plan vi nu har lagt fram finns maximalt de medel som Trafikverket bedömer att man kan omsätta. I takt med att metoderna utvecklas till följd av de olika uppdrag som regeringen har gett till Trafikverket måste dock varje regering under de kommande åren vara beredd att skjuta till medel och fortsätta utveckla underhållsbranschen på ett sätt som gör att man kan underhålla i kapp underhållsskulden.

Därför, fru talman, har jag efterlyst en borgfred kring underhållet av järnvägen. Är Åsa Karlsson beredd att sluta en sådan och inte misstänkliggöra privata underhållsentreprenörer i det svenska järnvägssystemet?

Anf. 26 ÅSA KARLSSON (S):

Fru talman! Ministern talar om att ta ansvar och inte lämna en springnota till framtiden. Det låter bra. Problemet är bara att den politik regeringen nu för fortsätter att skjuta kostnader och konsekvenser framför sig – till resenärer, till företag och till framtida generationer.

Ministerns svar innehöll en rad ord om modernisering, digitalisering och effektivisering. Men detta är inte substitut för resurser utan komplement. Man kan inte digitalisera bort rost, sprickor och uttjänta komponenter.

Den ram regeringen föreslår räcker inte för att ge den robusthet som svensk järnväg behöver. I stället hör vi formuleringar som att prioritera upp underhållet. Prioriteringar handlar dock inte om ord; de handlar om resultat. Och vi är många som tvivlar på den målbild som regeringen målar upp. Som sagt: De första tolv åren ska 12–13 procent av underhållsskulden arbetas i kapp. Övriga 87–88 procent ska alltså åtgärdas under nästkommande tolv år för att regeringens mål ska nås till 2050.

Jag vill därför tydliggöra följande: Sverige behöver en kraftigt ökad satsning på järnvägsunderhåll, inte en urholkad ram förklädd till förstärkning. Sverige behöver också en långsiktig finansieringsmodell som inte bygger på att Trafikverket ska trola med knäna för att få ihop sina reinvesteringsbehov.

Fru talman! Utifrån de utmaningar vi står inför är det helt uppenbart att det krävs mer – mer resurser, mer långsiktighet och mer strategiskt ledarskap.

Ministern säger att den här regeringen har satt stopp för underhållsskulden. Men betas den av?

Anf. 27 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Svaret är mycket enkelt: Ja. För första gången finns det en plan för att beta av underhållsskulden på järnvägen. Jag har också svarat ledamoten att vår regering – för vi aspirerar på omval, fru talman – vid nästa revidering om fyra år måste vara beredd att skjuta till mer medel till följd av att de olika metoder som nu effektiviserar underhållet dag för dag frigör utrymme som gör att man kan underhålla mer.

Ett sådant exempel är de underhållståg som nu tas fram och som jag fick se härommånaden när jag besökte Tomtebodå. Med dem kan man underhålla på ena spåret och samtidigt bibehålla hastigheten på spåret bredvid utan att tumma på säkerheten och arbetsmiljön. Ett annat exempel är att man kan använda värmekameror som upptäcker ett värmeläckage innan en kontaktledning brister.

Jag blir lite förvånad, fru talman, över att ledamoten nästan raljerar över ord som digitalisering och att använda drönare. Dessa kan alltså gå längs järnvägen och upptäcka ett fel innan det har uppstått så att vi kan skicka ut tekniker till just den plats där man sett ett litet värmeläckage i en kontaktledning. Dessa kan då reparera felet innan en kontaktledning rasar ned så att man sedan får underhålla, med stor påverkan på hela

trafiksystemet i den svenska järnvägen. Detta borde Socialdemokraterna välkomna, fru talman.

Det går att upptäcka sprickor i rälen genom att med tekniska hjälpmedel känna av vibrationer på varje tåg som rullar. Det behöver man inte raljera över. Det kan göra att brister i banvallen upptäcks innan en banvall brister, fru talman.

Detta händer nu, tack vare regeringens ledarskap som fokuserar på järnvägsunderhållet. Det har tagits emot väldigt positivt i stora delar av Järnvägssverige, och jag tror egentligen att Åsa Karlsson har noterat detta.

Jag tror att det vore klädsamt att faktiskt bejaka denna utveckling och ställa sig bakom den. Äntligen kan vi gemensamt se att vi nu vänder utvecklingen och inte fortsätter på den källbackslänkande underhållsskuldutvecklingen där det bara rasar år efter år. Nu vänder vi trenden.

Vi har också sett till att de 210 miljarder kronor som avsätts för underhåll av järnväg inte längre kommer att behöva gå till förvaltningskostnader som egentligen borde ligga på Trafikverkets förvaltningsanslag. Vi har städat upp i anslagen, vilket gör att ökningen för anslaget Vidmakthållande av järnväg i själva verket är 18 procent eftersom det inte kommer att gå miljardbelopp därifrån till Trafikverkets personal. I stället förstärker vi förvaltningsanslaget så att vi får en bättre transparens, en bättre kostnadskontroll och också mer pengar till järnvägsunderhåll.

Men återigen: Det handlar inte bara om mer pengar, fru talman. Det handlar också om att få ut mer underhåll för pengarna. Det är där vi börjar skönja ett resultat. Punktligheten har i år successivt, månad för månad, blivit bättre. Åtta av tio månader har bättre punktlighet än motsvarande månad året innan. Trafikverket pekar också på att det bland annat är underhållssoffensen som nu börjar märkas.

Det målår som ledamoten hänvisar till är inte regeringens satta mål. Det är Trafikverket som har bedömt detta. Om vi fortsätter att skjuta till de medel som krävs och utvecklingen i den innovativa järnvägsbranschen får fortsätta, där svenska företag kan vara med och underhålla i kapp underhållsskulden, kan man nå målet 2050.

Därför vore det välkommet om Socialdemokraterna bejakade detta och sa att alla entreprenörer som kan vara med och bidra ska få vara med och bidra. Är Åsa Karlsson beredd att bejaka det?

Anf. 28 ÅSA KARLSSON (S):

Fru talman! Jag vill avslutningsvis understryka att järnvägens skick och bruk handlar om vardagen för människor i hela landet. Det handlar om att människor ska kunna resa till och från sina jobb. Det handlar om att människor ska kunna frakta sig själva på ett kollektivt sätt utan att behöva ta bilen. Det handlar också om industrins konkurrenskraft och om Sveriges klimatomställning. Järnvägen är viktig för Sverige.

Det är viktigt att vi har ny teknik som gör att vi på ett enklare sätt kan förebygga och åtgärda problem

som kan uppstå med järnvägen, precis som ministern säger. Men vi måste också se att den nya tekniken, digitaliseringen och så vidare är ett komplement, inte hela lösningen.

Det handlar om ett system som i dag inte levererar på den nivå som resenärer och företag har rätt att förvänta sig. Vi har inte underhållit i den takt som vi behövt göra i decennier. Som jag sa tidigare är det många regeringar som har detta att stå till svars för.

Jag håller också med ministern om vikten av långsiktighet. Så fort det blir ett regeringsbyte ska inte hela infrastrukturarbetet vändas om, utan vi ska kunna ha en röd tråd oavsett regering så att inte minst företagen och entreprenörerna kan våga satsa på att underhålla och ha de verktyg och maskiner som behövs för det. Det håller jag fullständigt med om.

Med det vill jag tacka för debatten här i dag.

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

Fru talman! Jag tyckte att Åsa Karlsson i slutet av sitt inlägg gav ett välkommet besked, det vill säga att ge långsiktiga förutsättningar för underhållsentreprenörerna. Våra svenska företag, som är verksamma här, är efterfrågade på en europeisk marknad och ibland en global marknad under hård konkurrens. Den typen av politisk oro, exempelvis i en valrörelse där man talar om att återförstatliga underhållet, har uppstått därför att en betydande del av problemet har varit ideologiska låsningar, vilket också Gunnar Alexandersson, en tidigare järnvägsutredare på uppdrag av myndigheten Trafikanalys, slagit fast. Vi har därför historiskt inte fått genomslag för det som har behövt göras.

Detta ändrar vi på nu. Det är ingen, fru talman, som har sagt att digitala hjälpmedel är hela lösningen. Där emot kan de vara viktiga för att få mer av förebyggande underhåll. Vi ser nu en positiv tendens i den underhållsplan som Trafikverket har för åren 2025–2028. Där minskar mängden avhjälpande underhåll, akutunderhåll, det vill säga när man får rycka ut och laga en kontaktledning som redan har gått sönder. Var fjärde gång underhållsarbete görs handlar det om akutunderhåll. Detta minskas nu till 20 procent på bara tre fyra år.

Vad är då 5 procentenheter hit eller dit? Jo, där gömmer sig många kronor, och de allra flesta förstår att förebyggande underhållsarbete innan en kontaktledning brister är mycket mer effektivt. Där ser vi ett exempel på när regeringens politik ger resultat.

Det här handlar om att återupprätta förtroendet för järnvägen. Människors vardag, näringslivets konkurrenskraft och Försvarsmaktens förmåga ska inte påverkas av att vi har struntat i underhållet decennium efter decennium. Det vänder vi på nu.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2025/26:174 om regionernas kostnader för samhällsviktig trafik

Anf. 30 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Åsa Karlson har frågat mig om jag anser att det är förenligt med finansieringsprincipen att staten minskar ersättningen för samhällsviktig trafik utan att minska uppdragets omfattning och om jag och regeringen avser att säkerställa att regionerna kompenseras för de kostnader som staten genom Trafikverkets beslut nu överför till dem. Åsa Karlson har vidare frågat mig om jag och regeringen avser att tillföra de medel som krävs – minst 100 miljoner kronor per år – för att upprätthålla de statliga samverkansavtalen i norra Sverige. Avslutningsvis har Åsa Karlson frågat mig om jag och regeringen avser att ge Trafikverket i uppdrag att reformera tillgänglighetsmodellen och processen för samverkansavtal, så att regionerna ges reell delaktighet och långsiktiga planeringsförutsättningar.

Jag vill inleda med att understryka att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem, där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen, är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Det är därför angeläget med en god tillgänglighet mellan landets olika delar. Det här har jag framfört flera gånger i kammaren, men eftersom det är grundläggande utgångspunkter för regeringens transportpolitik förtjänar det att upprepas.

När det gäller statens finansiering av de trafikavtal som Trafikverket har i uppdrag att ingå föreslår regeringen i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1) att det tillförs 151 miljoner kronor för 2026. Syftet är att upprätthålla den interregionala tillgänglighet som den av staten upphandlade kollektivtrafiken skapar. Tyvärr har det tillfälliga avtal som Trafikverket slutit med SJ AB ökat kostnaderna för nattågstrafik kraftigt under 2025. Det påverkar även utrymmet för att teckna övriga avtal under 2026. Jag förutsätter att Trafikverket och SJ AB arbetar för att effektivisera avtalet så att kostnaderna minskar. Jag kommer att följa det arbetet nära.

Jag vill också kommentera det som Åsa Karlsson tar upp om den kommunala finansieringsprincipen. Som Åsa Karlsson mycket väl känner till är den tillämplig då kommuner eller regioner åläggs nya åtaganden genom statligt beslutade reformer. Så är inte fallet när staten genom samverkansavtal går in och medfinansierar interregional kollektivtrafik.

Avslutningsvis delar jag Åsa Karlssons bild av att det behövs långsiktiga planeringsförutsättningar för regionerna. Det kräver i sin tur en långsiktighet i de trafikavtal som Trafikverket tecknar där tillfälliga avtal som driver upp kostnaderna undviks. Jag ser mot bakgrund av det inte något behov av att i nuläget ändra tillgänglighetsmodellen eller processen för samverkansavtal.

Anf. 31 ÅSA KARLSSON (S):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Jag måste säga att svaret lämnade några av de centrala frågorna obesvarade. Det vi diskuterar är inte småjusteringar eller regionala detaljer, utan det här handlar om statens ansvar för samhällsviktig trafik som staten själv definierat som nödvändig. Trafikverket har under två år minskat ersättningen till de fyra nordligaste regionerna med 108 miljoner kronor, trots att uppdragets omfattning inte har minskat.

Detta gäller Norrtåg med tåglinjer från Sundsvall och uppåt i landet, Samverkande inland, det vill säga 15 busslinjer i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland Härjedalen, samt statliga flygtransfertrafiken med tre linjer i Västerbotten och fem linjer i Norrbotten. Alla dessa tre samverkansavtal är avgörande för att människor ska kunna bo, arbeta och bedriva företag i norra Sverige.

Regionerna har redan upphandlat trafiken. Avtalen är redan skrivna och trafik är planerad och kapacitets-satt. När staten meddelar att finansieringen inte räcker vältras orimliga kostnader över från staten till regionerna. För staten är det småpengar och för regionerna är det enorma kostnader.

När ministern säger att finansieringsprincipen inte är tillämplig eftersom regionerna inte formellt åläggs ett nytt åtagande bortser ministern från kärnan i problemet, nämligen att staten drar ned sin finansiering samtidigt som staten inte minskar kraven på tillgänglighet. Det spelar faktiskt ingen roll om man kallar det för ett nytt åtagande eller förminskat stöd eftersom resultatet är detsamma.

Fru talman! Regionerna åläggs statens kostnader. I norra Sverige handlar det inte om några marginella effekter, utan det är fråga om trafik som är helt nödvändig för att hälso- och sjukvårdspersonal ska kunna ta sig till jobbet, för att elever ska ta sig till sina utbildningar och för att företag ska kunna rekrytera anställda.

Att säga att finansieringsprincipen inte är relevant är att bortse från det kommunala självstyrets grundförutsättningar. Ministern hänvisar också till att regeringen har tillfört 151 miljoner kronor till statens upphandlade trafikavtal, men det är inte en förstärkning utan en brandkårsutryckning.

Fru talman! Regionerna ska inte behöva rädda staten när statens egna avtal blir dyrare. Regionerna ska inte vara budgetregulatorer för staten, utan staten måste återkomma med kompensation till de berörda regionerna. Det löftet hörde jag inte från ministern.

Jag hoppas att ministern i sitt nästa inlägg kan förklara hur staten kan fortsätta att kräva tillgänglighet utan att finansiera den – det är kärnan i interpellationen.

Anf. 32 ZARA LEGHISSA (S):

Fru talman! Återigen sviker regeringen Norrbotten, återigen med neddragningar på trafikavtal, Samverkande inland och flygtransfer. För Norrbottens del

betyder det en totalsumma på ca 43 procent i uteblivet stöd.

Det är som att man inte förstår eller bryr sig om vad neddragningarna faktiskt betyder för människor i vårt län och för norra Sverige. När regeringen drar ned på stödet är det inte bara en rad i budgeten som påverkas utan det är människors vardag, trygghet och möjlighet att påverka sina liv.

I norra Sverige och Norrbotten är avstånden långa. Vi åker kollektivt för att ta oss till jobben, till vården, till skolan och till familjen och när vi semesterar och turistar. Det borde regeringen egentligen veta. Men man gör ändå om samma misstag igen, för andra året i rad. Unga får svårare att ta sig till utbildningar, äldre får längre resor för att nå vården och arbetspendlare får en otrygg vardag. Regeringens besked slår också hårt mot jobben och mot näringslivet.

Norra Sverige står mitt i en historisk omställning när det gäller industrijobb, energi och grön teknik som innebär etableringar som hela världen tittar på. Det handlar om investeringar för ungefär 1 200 miljarder i Norrbotten inom industri, infrastruktur, gruva och skog, om cirka 30 miljarder i ökade skatteintäkter och om 20 000 nya jobb.

Samtidigt väljer regeringen att försvaga de strukturer som hela den utvecklingen bygger på. Företagen behöver arbetskraft, och arbetskraften behöver ta sig till jobbet. Det är inte raketforskning; det är en självklarhet. Ändå gör regeringen det svårare i stället för lättare.

Fru talman! Detta är också en fråga om välfärd och jämlikhet. När staten drar sig tillbaka tvingas nämligen regioner och kommuner täcka upp, då avtalen med operatörerna redan är tecknade. Det betyder att pengar måste flyttas från vård, från skola och från omsorg för att täcka hål som staten själv har skapat, för transporter som staten själv har pekat ut som samhällsviktiga men har valt att inte finansiera.

Det här agerandet talar emot finansieringsprincipen och att kommunerna ska vara självstyrande. Det är en omvänd Robin Hood-politik. Resurser tas från välfärden för att kompensera för regeringens passivitet.

Låt oss tala klarspråk. När kollektivtrafiken för-sämras ökar skillnaderna i människors liv. De som har bil kanske klarar sig. Men den som är ung och den som är sjuk och inte har råd med bil får betala för regeringens nedskärningar. Det är inte jämlikt, det är inte rättvist och det är definitivt inte en politik för hela landet.

Vi vet vad som händer om det här får fortsätta. Det blir svårare att rekrytera, det blir svårare att bo kvar och det blir svårare att flytta in. Fler orter riskerar att tömmas på sikt, inte för att människor vill flytta utan för att de känner att de inte längre har något val. Risken för ytterligare konkurser och för att företag väljer att etablera sig i andra länder ökar också, i en redan nedåtgående spiral för Sveriges tillväxt.

Hur kan regeringen försvara att man gång på gång försämrar norra Sveriges och Norrbottens möjligheter att växa, utvecklas och leva?

Fru talman! Min fråga till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson är enkel: När tänker regeringen ta ansvar för en långsiktig och tillräcklig finansiering för trafikavtalen, Samverkande inland och flygtransfer, så att människor faktiskt kan bo och arbeta i hela landet och så att företagen vågar investera också i Norrbotten?

Anf. 33 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Man kan kalla det tillskott på 151 miljoner kronor som regeringen gör i budgetpropositionen för lite olika saker. Man får om man vill kalla det för brandkårsutryckning, som Åsa Karlsson gör. Men man kan inte kalla det för en neddragning eller nedskärning. Ett budgettillskott på 151 miljoner kronor är inte en neddragning. Det är något som tillförs ett anslag till det som vi diskuterar här i dag: den upphandlade trafiken, medfinansieringen och samverkansavtalen.

Bakgrunden till den ansträngda situation som ledamöterna ger uttryck för har att göra med det tillfälliga avtal som Trafikverket har slutit med SJ AB där kostnaderna för nattågstrafiken har ökat kraftigt under 2025. Det påverkar även utrymmet för att teckna övriga avtal under 2026.

Fru talman! Nu är det självklart viktigt att Trafikverket och SJ arbetar för att effektivisera det avtalet så mycket som möjligt, så att kostnaderna minskar. Då skapas det också utrymme för de ändamål som anslaget syftade till att täcka: den interregionala tillgängligheten och den av staten upphandlade kollektivtrafiken.

Det är alltså ett tillskott på 151 miljoner kronor som regeringen gör i budgeten, fru talman. Men mot bakgrund av att kostnaderna har ökat kraftfullt för det nöd-avtal eller tillfälliga avtal som Trafikverket har slutit med SJ är det en ansträngd situation. Det är självklart viktigt att Trafikverket och SJ nu arbetar för att effektivisera sitt avtal, så att kostnaderna minskar. Det är ett arbete som jag kommer att följa mycket nära.

Anf. 34 ÅSA KARLSSON (S):

Fru talman! Ministern talar om vikten av god tillgänglighet och jämlika villkor i hela landet. Det välkomnar jag. Men jag måste konstatera att regeringens politik inte lever upp till den ambitionen.

I norra Sverige är det långa avstånd, och det finns ett svagt befolkningsunderlag på vissa ställen och i vissa områden. Det finns ett näringsliv som är helt beroende av fungerande kollektivtrafik. Därför blir konsekvenserna allvarliga.

Ministern talar om satsningar, men Norrtåg får sin statliga ersättning halverad från 143 miljoner till omkring 60 miljoner. Samverkande inland tappar 18 miljoner, vilket är nästan halva finansieringen. Och för flygtransfer minskas det från 7 miljoner till 4 miljoner, trots att Trafikverket själva har bedömt att behovet är på 7 miljoner kronor. Det sker som sagt samtidigt som regionerna redan har avtal med operatörer och redan har bemannat trafiken. Över 100 miljoner kronor har alltså försvunnit på två år.

Varför ska regionerna betala priset? De här avtalen är förhandlade av staten, inte av Region Västerbotten, Region Norrbotten, Region Västernorrland eller Region Jämtland Härjedalen. Regionerna är inte parter. De har inget inflytande. Men de får ändå betala.

Ministern säger också att tillgänglighetsmodellen inte behöver ändras. Men det är just den modellen som har möjliggjort att regionerna två månader före trafikstart får besked om att 30 procent av finansieringen försvinner, fru talman. Den typen av modell är varken långsiktig eller rättssäker. Ministern säger att långsiktigheten är viktig. Men med dagens system kan man inte leverera det.

Det är dessutom viktigt att påminna om att regionens budgetar redan är hårt ansträngda. För varje miljon som de tvingas ta till trafik kan pengar behöva tas från sjukvård. Det handlar om riktiga prioriteringar i verkligheten i redan hårt pressade regioner.

Fru talman! Regionerna behöver full kompensation för statligt prioriterad trafik. Det behövs en återställd finansiering på minst 100 miljoner kronor. Det behövs en omedelbar översyn av tillgänglighetsmodellen, så att regionerna inte längre får sena besked utan att få vara delaktiga. Och det behövs ett stopp för att regionerna ska agera buffert när statens egna avtal blir dyrare.

Anf. 35 ZARA LEGHISSA (S):

Fru talman! Jag vill tacka interpellanten Åsa Karlsson för denna viktiga fråga och även tacka Andreas Carlson för svaret.

Ministern svarar att han inte kommer att verka för att öka stödet. Det duger inte. Norrbotten behöver inte fler ursäkter. Norrbotten behöver besked och långsiktighet.

Det går inte att dölja sig bakom ord som prioriteringar. När regeringen prioriterar bort Norrbotten prioriterar man nämligen bort människors möjlighet att jobba, studera och leva sina liv. Man prioriterar bort den viktiga utveckling som faktiskt sätter Sverige på kartan. Man prioriterar bort 100 miljarder i exportvärde. Och man prioriterar bort 2–3 procent av Sveriges bnp.

Det är norrbottningarna som ser konsekvenserna varje dag. Våra ungdomar blir stående på perrongen. De äldre får längre väg till vården. Och företagen får slåss i motvind när staten släpper sitt ansvar. Vi socialdemokrater vill satsa på kollektivtrafiken, eftersom vi vet att den är viktig för vårt gemensamma samhälle.

Fru talman! Det är lätt att tala om hela Sverige. Det är svårare att faktiskt göra politik för hela Sverige. Men det är precis det som vi norrlänningar och norrbottningar kräver, att vi ska få fortsätta utvecklas och leva ett tryggt och värdigt liv.

Jag uppmanar därför återigen minister Andreas Carlson och regeringen: Ta ansvar för trafikavtalen för Samverkande inland och flygtransfer! Sluta skjuta över kostnaderna på regionerna och kommunerna, som redan kämpar med ekonomin! Se till att människor kan ta sig dit de behöver oavsett avstånd – för jobben, för välfärden, för tillväxten och för klimatet!

Anf. 36 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! För nytillkomna tittares skull kan jag säga att det tillförs 151 miljoner kronor för trafikavtalen 2026.

Det behövs långsiktiga planeringsförutsättningar för regionerna. Jag håller med debattörerna om det, fru talman. Det kräver i sin tur en långsiktighet i de trafikavtal som Trafikverket tecknar och att tillfälliga avtal som driver upp kostnaderna undviks. Bakgrunden till det ansträngda läge som nu råder är, precis som jag har sagt tidigare, ett tillfälligt avtal mellan Trafikverket och SJ som ökat kostnaderna kraftigt för nattågstrafiken under 2025. Det påverkar utrymmet för att teckna övriga avtal även under 2026, trots att det nu tillförs 151 miljoner kronor i den budget som regeringen har föreslagit för 2026.

Jag vill också, fru talman, nämna att regeringen givetvis kommer att ta del av Riksrevisionens pågående granskning av trafikavtalen för ökad tillgänglighet mellan regioner. Resultatet av granskningen kommer att presenteras i en rapport i mars 2026. Granskningen ska svara på om statens insatser genom trafikavtal effektivt bidrar till att förbättra den grundläggande tillgängligheten i kollektivtrafiken mellan olika regioner. Det blir förstås ett viktigt underlag för fortsatt arbete.

Herr talman! Jag vill återkomma till att situationen uppkommit till följd av ett mycket dyrt tillfälligt avtal som Trafikverket tecknat med SJ AB rörande nattågs- trafiken. Jag förutsätter att parterna arbetar mycket aktivt för att effektivisera det avtalet, så att kostnaderna minskar. Det är ett arbete som jag kommer att följa nära och noga.

Anf. 37 ÅSA KARLSSON (S):

Herr talman! I den här debatten har ministern betonat vikten av god tillgänglighet. Den synen delar vi. Men det räcker inte att säga att tillgängligheten är viktig. Staten måste också finansiera den. Det som nu händer är att staten drar ned på sin finansiering och vältrar över kostnaderna på regionerna. Det är kärnan i problemet. Regionerna ställs inför omöjliga val.

Samverkansavtalen har tillkommit för att vi tillsammans på statlig och regional nivå har konstaterat att det är mer kostnadseffektivt att staten köper trafik av regionen där det finns regional trafik. Alternativet till att medfinansiera via samverkansavtal är att staten själv organiserar och upphandlar egen trafik, som i så fall delvis skulle gå parallellt med regional trafik. Men kostnaden för egen statlig trafik kommer i så fall att bli högre än dagens nivå på budgeten för trafikavtal, eftersom samordningen försvinner. Det smartaste och billigaste är därför att tillföra de medel som krävs för att trafiken inte ska behöva minskas. Det är inte regionernas ansvar att det statliga nattågsavtalet blev dyrt. Då ska väl inte regionerna heller behöva ta kostnaderna?

Tack för debatten!

Anf. 38 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag vill också tacka för debatten.

Ledamoten talar om ”kärnan i problemet”, herr talman. En mycket betydande orsak till det ansträngda läget är det tillfälliga avtal som Trafikverket har tecknat med SJ AB för nattågstrafiken. Det var och är mycket dyrt och påverkar utrymmet. Det är därför jag i flera omgångar i den här debatten har upprepat att jag förutsätter att parterna arbetar mycket aktivt för att effektivisera det avtalet och att det är ett arbete som jag kommer att fortsätta att följa nära och noga.

God tillgänglighet är viktigt. Det är därför regeringen har skjutit till 151 miljoner kronor för det här ändamålet i förslaget till budget. Man kan diskutera innehållet i det. Man kan diskutera storleken på summan och om det är för mycket eller för lite – jag har i och för sig inte hört någon säga att det är för mycket. Men man kan inte komma ifrån att bakgrunden till situationen är det mycket dyra tillfälliga avtalet. Det har jag inte hört ledamöterna nämna i sina inlägg, men jag kan konstatera att det är en betydande orsak till den ansträngda situationen. Därför är det så viktigt att parterna nu arbetar för att effektivisera avtalet och göra det mer kostnadseffektivt, så att det inte tränger undan andra viktiga ändamål som Trafikverket också har ansvar för vid upphandlingar och samverkansavtal för trafiken.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2025/26:184 om en tunnel under Södertälje kanal

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

Herr talman! Kerstin Lundgren har frågat mig om jag är beredd att ge ett uppdrag till Trafikverket att påskynda en planering för en tunnel under Södertälje kanal samt om jag planerar att vidta några åtgärder för att öka totalförsvarssäkerheten för infrastrukturen runt Södertälje kanal och i så fall vilka. Kerstin Lundgren har vidare frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att höja säkerheten i gränssnittet under Södertälje kanal och i så fall vilka.

Behoven av infrastruktur är stora på många håll i Sverige. Det har länge stått klart för mig att tuffa prioriteringar kommer att behöva göras, trots att regeringen satsar stort på infrastruktur och trots att ramarna både för underhåll och för investeringar har ökat jämfört med tidigare period.

Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan nyttjas 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 ökat infrastrukturen

med över 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare planperioden och där vi prioriterar att vårda det befintliga transportsystemet och prioritera 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 samt 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 ska därför inte ingå i förslaget till nationell plan.

Trafikverkets förslag till ny plan lämnades till regeringen tidigare i höst. Trafikverkets bedömning är att planförslaget samlat kommer att bidra till ett robustare transportsystem. Ökad robusthet är till nytta i alla samhällstillstånd och innebär nytta även för samhällsviktiga transporter och militär rörlighet.

Jag är medveten om behoven av åtgärder i transportinfrastrukturen till och genom Södertälje. Det är viktigt för Södertälje och dess näringsliv men även för annan trafik till och från Stockholmsområdet samt för Sverige som helhet.

Trafikverkets planförslag innehåller inte en tunnel under Södertälje kanal. Trafikverkets planförslag innehåller dock ett antal objekt som är kopplade till Södertälje, 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.

Jag vill understryka att det än så länge inte finns några ställningstaganden från regeringen kring Trafikverkets förslag, som är under beredning. Just nu pågår som ledamoten känner till ett remissförfarande av förslaget. Ett beslut från regeringen planeras under våren 2026.

Anf. 40 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! Tack ministern för svaret på mina frågor, eller i varje fall svar!

Sverige befinner sig i ett nytt säkerhetspolitiskt läge. I Södertälje kommun finns flera företag som är vitala för totalförsvarets behov. Kommunen utgör samtidigt en nod för stora trafikprojekt som är strategiska för såväl Stockholm som landets försörjning och totalförsvär. För dessa bär staten ansvaret.

Det handlar främst om motorvägsbron som binder samman E4 och E20 och som är central för försörjningen av Stockholmsområdet men även för den snart färdiga Förbifart Stockholm under Mälaren.

Mälarbron och Saltsjöbron utgör i dag möjliga reservleder, men de är samtidigt lika lätta att slå ut som motorvägsbron. Riskerna med en strategisk

infrastruktur som är lätt att slå ut har med icke önskvärd tydlighet visat sig i Ukraina. Reservbroarna är i dag dessutom en återkommande källa till osäkerhet. Det är många som har känt av problemen där, och då är det i fredstid.

Sårbarheten är hög gällande alla förbindelser genom Södertälje. E4- och E20-sträckans sårbarhet visade sig i fredstid på midsommarafton den 24 juni 2016. Bilisterna firade midsommarafton med att öppna bagageluckan och försöka äta den medhavda maten till midsommarfesten, för de kom inte vidare.

Frågan om den strategiska infrastrukturens sårbarhet måste dock i dagens säkerhetspolitiska läge ges ett betydligt större utrymme än vad som tidigare har gällt. Jag hör ministern säga att det behöver beaktas, men beaktas är inte nog. Det krävs att det finns en högre nivå.

Ministern nämner att om det är transportpolitiskt motiverade projekt som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste de bedömas och finansieras i särskild ordning. Då frågar jag naturligtvis om ministern har vidtagit några åtgärder för att kunna göra den bedömningen och för att säkra den finansieringen.

Uppenbart är att man inte har ett underlag för att kunna hantera det som jag efterfrågar, som Scania efterfrågar, som Astra efterfrågar, som Södertälje kommun efterfrågar, som många företag i regionen efterfrågar och som alla Södertörnskommuner är överens om är prioriterat. Det är en tunnel under Södertälje kanal för att säkra också förbindelserna över detta gränssnitt för en orolig tid.

Det är ett av de mest trafikerade områdena i landet. Cirka 65 000–66 000 transporter passerar dagligen. Det är en av de tre mest trafikerade broarna i Sverige. Här har vi i Mälarsnittet säkrat med en förbifart som går under Mälaren för att inte hamna i den sårbarhet som Essingeleden innebär. Men vi har inte säkrat tillfarten till förbifarten, nämligen Södertälje kanal. Här krävs insatser för att först och främst få fram ett underlag för att bedöma en tunnel.

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

Herr talman! Tack så mycket, ledamoten, för engagemanget i frågan!

Infrastrukturens och transportsystemets robusthet är viktig i hela landet. Robusthet, redundans och en hållbarhet kring huvudstadsområdet är väldigt viktigt, för att uttrycka sig milt. Det gynnar inte bara de företag som ledamoten hänvisar till specifikt i Södertälje. Det är också viktigt, som jag nämnde i mitt svar, för transporter i och runt Stockholmsområdet men också för transporter i hela Sverige.

Därför är det förstås viktigt när vi nu har fått ett underlag, ett förslag från Trafikverket om en ny nationell plan, att man på allvar har tagit in totalförsvarets behov betydligt tydligare än tidigare.

Det finns en bilaga till den nationella planen som rör totalförsvarets behov. Det finns också andra underlag, herr talman, som ger en mycket tydlig

beskrivning av de behov som Försvarsmakten ser. Det gäller också för det som inte kommer att rymmas inom den nationella planen för de transportpolitiskt motive-
rade åtgärderna. Det kan också vara viktigt att hantera i särskild ordning.

Ledamoten frågar vilka bedömningar och underlag som finns för det arbetet. Låt mig först säga att rege-
ringen efter förhandlingar och i bred samsyn har avi-
serat att 50 miljarder kronor ska avsättas för det civila
försvarets uppbyggnad. Där kommer en betydande del
att gå till förstärkning och upprustning av infrastruk-
turen och transportsystemet.

Vi kommer givetvis att återkomma med mer detal-
jer om det. Men det är självklart så att mycket kan läras
av våra vänner i Ukraina, som vi fortsatt stöttar out-
tröttligt. Vi har förstås ett moraliskt ansvar att fortsätta
det stödet också när det kommer till återuppbyggnad
av transportinfrastrukturen här och nu och för framtiden.
Det finns också många lärdomar att dra från det
samarbetet. Där är förstås redundans och robusthet i
transportinfrastruktursystemet viktigt.

Herr talman! Ledamoten sitter ganska ofta som tal-
man under den här typen av debatter. Hon vet ganska
väl, kanske bättre än de flesta ledamöterna i kamma-
ren, att jag i det här läget av planeringsprocessen inte
kommer, kan eller bör ge svar om olika enskilda ob-
jekt.

Processen i Sverige, som vi har en bred samsyn om,
bygger på att regeringen föreslår en infrastrukturpro-
position som sedan behandlas och beslutas av riksdagen.
Ramarna låses både för vidmakthållande, det vill
säga underhåll, och för nya investeringar, det vill säga
utveckling av infrastrukturen.

Därefter ber regeringen Trafikverket att ta fram
förslag på nationell plan. När det har tagits fram
skickas det ut på en bred remissrunda, och det pågår
nu. Kommuner, regioner, företag och intresseorgani-
sationer har ytterligare några veckor på sig att komma
med sina reaktioner, förslag och inspel till det fortsatta
arbetet.

Jag kommer i nästa vecka att hålla remissmöten
med en mängd olika aktörer på departementet. Efter
det kommer regeringen att fatta beslut om en ny na-
tionell plan under första halvåret 2026.

Parallellt med det pågår ett utredningsuppdrag där
före riksrevisorn Claes Norgren tittar på alternativa
och effektivare sätt att genomföra infrastruktur. Där
har vi heller inte på förhand tagit ställning till någon
lista över vilka objekt det skulle kunna vara.

Anf. 42 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! Jag är fullt medveten om processen.
Där har statsrådet rätt. Men det finns ett bekymmer,
herr talman. Om det skulle finnas ett underlag som
skulle kunna peka ut att det var ett möjligt ställnings-
tagande skulle jag känna mig ganska tillfreds. Men här
finns det inte ett underlag för ett möjligt ställningssta-
gande till en tunnel under Södertälje kanal.

Det skulle vara en tunnel för motorväg, E4 och
E20, som är centrala för Sverige, Stockholmsregionen

och Södertälje. Södertälje har rätt mycket problem till
följd av dem också, ska jag lugnt säga. Det är i grunden
en fråga för oss alla. Det är totalförsvarsperspektivet
som är så centralt.

Jag hör statsrådet ta upp de företag som jag nämnde
som finns i Södertälje. Det är Scania och Astra. Det är
två centrala och vitala företag för Sveriges totalförsvar.
Det handlar om att kunna underhålla mycket av fordon
och annat, att säkra fordon och medicinsk tillgång för
hela landet. Det är två centrala företag för vårt totalför-
svar som jag nämnde, och också för våra Natovänners
försvar. Det är oerhört viktigt att säkra den strategiska
position som utgörs av att E4 och E20 förenas just i
Södertälje.

Södertäljepassagen hör till en handfull infrastruk-
turella passager som kan betraktas som strategiskt kri-
tiska. Andra exempel är Öresundsbron, Älvsborgsbron
i Göteborg, Norra länken, Essingeleden i Stockholm,
stambanan genom Skåne samt Malmbanan i norra Sve-
rige, såklart.

De strategiskt kritiska infrastrukturerna
måste man ta ett tydligare ansvar för. Man kan inte
bara beakta dem och se det som en vanlig trafikplane-
ringsfråga. Detta måste få ett mycket tydligare fokus.
Det borde vara regeringens ansvar att säkra att man tar
fram underlag som gör att man verkligen kan fatta be-
slut på bra grunder.

Nu hörde jag att statsrådet sa att Trafikverket i den
plan som ska ut på remiss har tagit fram förslag på åt-
gärder. Ja, herr talman, och det handlar då om flask-
halsåtgärder. Trafikverket har nämligen tittat på hur
man kan försöka lösa problemet med alla trafikköer
som många upplever runt överfarten av kanalen, oav-
sett om det är söderut eller om det är norrut. Men det
här är inte en flaskhalsfråga utan en kritisk totalför-
svarsfråga. Det handlar om att säkra att det finns un-
derlag för att kunna fatta beslut om en tunnel och att
inte först börja med anpassningsåtgärder när det i stäl-
let borde vara rätt att använda pengarna för infrastruk-
turen till en tunnel, som långsiktigt löser både köpro-
blem och säkerhetsproblem.

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

Herr talman! Jag vill tacka ledamoten för engage-
manget.

Det här är en viktig fråga. Det är viktigt med ro-
busthet och redundans kring huvudstaden. Ledamoten
pekar också på flera andra strategiskt viktiga infra-
struktursträckningar och korridorer. Man skulle nog
kunna lägga till några till på den listan.

Det Trafikverket har föreslagit är, precis som jag sa
och som ledamoten hänvisade till, en breddning för att
möjliggöra en utökning från två till tre körfält i vardera
riktningen. Det är åtgärder som bedöms öka kapa-
citeten med omkring 30 procent.

Jag tror att det är viktigt att ha ett holistiskt per-
spektiv här. Det är också en flaskhalsproblematik, som
det är i dag. Det tror jag att ledamoten kan skriva under
på. De företag som ledamoten nämnde lyfter också det.

Det handlar om framkomlighet för viktiga godstransporter, som är centrala för deras viktiga verksamhet.

Meningen med att säga att det inte bara är viktigt för de två företag som ledamoten nämnde var inte på något sätt att förringa deras betydelse för svensk konkurrenskraft och totalförsvarets behov. Meningen var att bredda frågan till att handla om mer än så, nämligen framkomligheten i och runt Stockholmsområdet och framkomligheten och robustheten i Sverige som land.

När det gäller åtgärder som strikt drivs av det militära försvarets behov eller totalförsvarets behov har vi gett besked om att de behöver tas i särskild ordning. Där har vi också 50 miljarder kronor som är aviserade för åtgärder i det civila försvaret. En betydande del kommer att gå till transportinfrastruktur.

Jag tror inte att man ska förringa betydelsen av den styråra som regeringen gav till Trafikverket – att man nu ska ha med totalförsvarets behov även i arbetet med den nationella planen. Flera av de åtgärder som läggs fram har ju effekt både i fredstid och i ett läge med höjd beredskap. Det handlar om underhållsarbete, om BK4-nätet, som byggs ut, om reinvesteringar och om olika och smarta åtgärder som gör att man kan få mer kapacitet i den svenska infrastrukturen. Det är förstås viktigt både vid civila kriser och vid höjd beredskap.

Jag vill också tacka ledamoten för det talande exemplet om det som vi upplevde sommaren 2016. Det sätter ju fingret på sårbarheterna i den svenska infrastrukturen. Det är klart att vi hade kunnat vara i ett annat läge när vi diskuterar den nationella planen om det inte hade varit så, herr talman, att ungefär hälften av medlen redan är låsta för underhåll och för att ta i kapp eftersatt underhåll.

Vi skördar frukterna av tidigare beslut eller icke-beslut. Man har inte tagit tag i underhållet av den svenska infrastrukturen, så nu är vi i ett läge där vi behöver underhålla i kapp. Hade detta gjorts på ett annat sätt, herr talman, hade det kanske funnits ännu mer utrymme att diskutera nya investeringar. Nu är det utrymmet begränsat; det tror jag att vi båda är överens om.

Då behöver man förstås ett bra underlag, som ledamoten nämnde. Det handlar om att det görs bedömningar som är bredare, där man också ser på vilken effekt de olika åtgärderna kan få på ganska kort tid. Tidigare har många av investeringarna legat långt fram i tiden. Men vi ser att behoven för många företag är här och nu och också kan komma skrämmande nära ur ett totalförsvarsperspektiv. Det är alltså viktigt att få igenom så mycket som möjligt också på kort sikt.

Med det vill jag tacka för engagemanget i den här frågan, herr talman.

Anf. 44 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! Ja, vi brukar nämna att det handlar om tre fyra års tid för att rusta Sverige för att kunna möta en värre situation än vad vi har upplevt på oerhört länge. Det är ur det perspektivet också viktigt att man i den ansträngda ekonomiska ram som finns använder

resurserna rätt och säkrar att det finns hängrynnor och inte bara stuprör.

Det är en sak när ministern säger att man ska använda resurserna för att göra anpassningsåtgärder och stanna vid det. Men om bilden är att man måste säkra den strategiska överfarten genom att bygga en tunnel blir det nästan som att kasta pengarna i sjön. Då vore det bättre att använda dem till att göra en satsning på en tunnel och se till att den kommer i närtid, så att vi totalförsvarssäkrar överfarten inte bara när det gäller Mälaren utan faktiskt också när det gäller Södertälje kanal.

Herr talman! Jag förväntar mig därför att ministern ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag på en tunnel under Södertälje kanal för E20 och E4, för att tillgodose Sveriges och faktiskt också våra grannars behov ur ett totalförsvarsperspektiv.

Med det vill jag tacka ministern för detta utbyte.

Anf. 45 Infrastruktur- och bostadsminister
ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag kommer inte att föregripa den planeringsprocess vi har. Vi är mitt i remissförfarandet, och jag kommer att invänta remissvaren. Vi kommer förstås parallellt att bereda förslag om de åtgärder som behövs för totalförsvarets behov, som vi också förstås har underlag för, bland annat från Försvarmakten.

Jag ska inte föregripa vilka beslut regeringen kommer att fatta under första halvåret nästa år. Men även om vi skulle besluta om en tunnel och det skulle bli den tunnel som byggs snabbast någonsin i Sverige tror jag fortfarande att många kommer att uppleva flaskhalsproblem under flera år på befintlig förbindelse. Den här typen av anpassningar är alltså viktiga att ta i beaktande mot bakgrund av att behoven är stora här och nu och att det är eftersatt. Det är också viktigt mot bakgrund av att det om bara fem år kommer att öppnas en förbindelse som kan förväntas skapa ännu mer tryck både norr och söder om Förbifarten. Trafikverket har nu föreslagit breddningar av motorvägarna både norr och söder om Förbifarten.

Jag tror att det är viktigt att ha med detta. Man kan inte, som ledamoten är inne på, bara titta på ett perspektiv. Det är viktigt att inte glömma bort här och nu, anpassningsperspektivet och hur vi får ökad framkomlighet och trafiksäkerhet i den befintliga infrastrukturen när behoven är så stora. Detta kommer förstås också att vara ett viktigt perspektiv att ha med oss i det fortsatta arbetet för vår del.

Med det, herr talman, vill jag tacka för de kloka inspel som ledamoten har kommit med i den här debatten och för engagemanget i en viktig fråga, inte bara för Södertälje utan också för Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Motioner
med anledning av prop. 2025/26:41 Skärpningar av regelverket för invasiva främmande arter
2025/26:3845 av Stina Larsson m.fl. (C)

med anledning av prop. 2025/26:45 Ett förbättrat resegarantisystem
2025/26:3849 av Joakim Järrebring m.fl. (S)
2025/26:3854 av Alireza Akhondi m.fl. (C)

§ 12 Anmälan om interpellation

Följande interpellation hade framställts:

den 28 november

2025/26:199 Neddragningar på Lantmäteriet
av *Lars Isacsson* (S)
till infrastruktur- och bostadsminister *Andreas Carlson* (KD)

§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 28 november

2025/26:265 Utökad polisiär användning av dna-baserad släktforskning
av *Ulrika Westerlund* (MP)
till justitieminister *Gunnar Strömmer* (M)

2025/26:266 Statens ansvar för viktiga investeringar för totalförsvaret
av *Arber Gashi* (S)
till minister för civilt försvar *Carl-Oskar Bohlin* (M)

2025/26:267 Ett oberoende ordinarie tillsynsorgan för Polismyndigheten
av *Per-Arne Håkansson* (S)
till justitieminister *Gunnar Strömmer* (M)

2025/26:268 Klimatanpassningsåtgärder
av *Katarina Luhr* (MP)
till klimat- och miljöminister *Romina Pourmokhtari* (L)

2025/26:269 Integritetsskydd vid tilldelning av särskilt fritidskort
av *Ewa Pihl Krabbe* (S)
till socialminister *Jakob Forssmed* (KD)

2025/26:270 Läroplansutredningen, sex, samlevnad och relationer
av *Rose-Marie Carlsson* (S)
till utbildnings- och integrationsminister *Simona Mohamsson* (L)

2025/26:271 Förändring av artskydd
av *Rebecka Le Moine* (MP)
till klimat- och miljöminister *Romina Pourmokhtari* (L)

2025/26:272 Presstöd
av *Markus Wiechel* (SD)

till kulturminister *Parisa Liljestrand* (M)

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 13.10.

Sammanträdet leddes
av tredje vice talmannen från dess början till och med
§ 9 anf. 36 (delvis) och
av talmannen därefter till dess slut.

Innehållsförteckning

§ 1 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 2 Anmälan om faktapromemoria.....	2
§ 3 Ärende för hänvisning till utskott.....	2
§ 4 Ärende för bordläggning	2
§ 5 Svar på interpellation 2025/26:152 om studieförbundens ekonomiska situation och konsekvenserna för kulturens infrastruktur	2
Anf. 1 Gymnasie-, högskole- och forskningsminister LOTTA EDHOLM (L).....	2
Anf. 2 CATARINA DEREMAR (C).....	2
Anf. 3 Gymnasie-, högskole- och forskningsminister LOTTA EDHOLM (L).....	3
Anf. 4 CATARINA DEREMAR (C).....	3
Anf. 5 Gymnasie-, högskole- och forskningsminister LOTTA EDHOLM (L).....	4
Anf. 6 CATARINA DEREMAR (C).....	4
Anf. 7 Gymnasie-, högskole- och forskningsminister LOTTA EDHOLM (L).....	4
§ 6 Svar på interpellation 2025/26:126 om stöd till Gotlandsbor efter höjda biljettpreiser.....	4
Anf. 8 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	4
Anf. 9 MALIN ÖSTH (V)	5
Anf. 10 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	5
Anf. 11 MALIN ÖSTH (V)	6
Anf. 12 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	6
Anf. 13 MALIN ÖSTH (V)	7
Anf. 14 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	7
§ 7 Svar på interpellation 2025/26:167 om lärlingsklausurer för åtnjutandet av medel från Norrlandsfonden	7
Anf. 15 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	7
Anf. 16 LEIF NYSMED (S).....	8
Anf. 17 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	8
Anf. 18 LEIF NYSMED (S).....	8
Anf. 19 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	9
Anf. 20 LEIF NYSMED (S).....	9
Anf. 21 TREDJE VICE TALMANNEN	10
Anf. 22 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	10
§ 8 Svar på interpellation 2025/26:170 om underhållet av Sveriges järnväg	10
Anf. 23 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	10
Anf. 24 ÅSA KARLSSON (S)	11
Anf. 25 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	11
Anf. 26 ÅSA KARLSSON (S)	12
Anf. 27 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	12
Anf. 28 ÅSA KARLSSON (S)	12

Anf. 29 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	13
§ 9 Svar på interpellation 2025/26:174 om regionernas kostnader för samhällsviktig trafik	13
Anf. 30 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	13
Anf. 31 ÅSA KARLSSON (S)	14
Anf. 32 ZARA LEGHISSA (S)	14
Anf. 33 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	15
Anf. 34 ÅSA KARLSSON (S)	15
Anf. 35 ZARA LEGHISSA (S)	15
Anf. 36 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	16
Anf. 37 ÅSA KARLSSON (S)	16
Anf. 38 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	16
§ 10 Svar på interpellation 2025/26:184 om en tunnel under Södertälje kanal.....	16
Anf. 39 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	16
Anf. 40 KERSTIN LUNDGREN (C)	17
Anf. 41 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	17
Anf. 42 KERSTIN LUNDGREN (C)	18
Anf. 43 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	18
Anf. 44 KERSTIN LUNDGREN (C)	19
Anf. 45 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	19
§ 11 Bordläggning	19
§ 12 Anmälan om interpellation.....	20
§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar	20
§ 14 Kammaren åtskildes kl. 13.10.	20