

§ 1 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Ida Drougge* (M) avsagt sig uppdraget som suppleant i socialförsäkringsutskottet.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 2 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Moderaternas partigrupp anmält Viktor Wärnick som suppleant i socialförsäkringsutskottet.

Andre vice talmannen förklarade vald till

suppleant i socialförsäkringsutskottet

Viktor Wärnick (M)

§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2022/23:85

Till riksdagen

Interpellation 2022/23:85 Åtgärder för att stävja fusk med reseavdrag av Niklas Karlsson (S)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 27 januari 2023.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 8 december 2022

Finansdepartementet

Elisabeth Svantesson (M)

Enligt uppdrag

Johan Ndure

Departementsråd

Till riksdagen

Interpellation 2022/23:89 En aktiv arbetsmarknadspolitik
av Teresa Carvalho (S)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 24 januari 2023.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.

Stockholm den 7 december 2022

Arbetsmarknadsdepartementet

Johan Pehrson (L)

Enligt uppdrag

Kerstin Bynander

Expeditionschef

§ 4 Anmälan om granskningsrapport

Andre vice talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen och överlämnats till trafikutskottet:

RiR 2022:27 Kvalitetsavgifter och regressrätt – statens insatser för att motverka tågförseningar

*Svar på
interpellationer*

§ 5 Svar på interpellation 2022/23:54 om folkbildningens framtid

Anf. 1 Utbildningsminister MATS PERSSON (L):

Fru talman! Tack, ärade ledamöter, för den här interpellationen!

Linus Sköld har frågat mig om jag kommer att agera för att lägga ned Folkbildningsrådet, hur jag i så fall ska agera för att säkerställa att folkbildningen också i fortsättningen är fri och frivillig, vad jag kommer att göra för att effektivisera folkbildningen och om jag kommer att agera för att fortsätta minska statens stöd till folkbildningen.

Inledningsvis vill jag tydliggöra att folkbildningen är betydelsefull för att ge alla möjlighet att tillsammans med andra få ökad kunskap och bildning för personlig utveckling och delaktighet i samhället.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2023 konstaterat att systemet för stödet till folkbildningsväsendet ska reformeras. Redan den förra regeringen tillsatte en utredning om styrning och uppföljning av folkbildningen. Utredningen gör för närvarande en översyn av modellen för fördelning av statsbidrag till folkbildningen för att säkerställa att folkbildningen styrs effektivt. I utredningens uppdrag ingår även att utreda hur uppföljning, kontroll och granskning av folkbildningen säkerställs och att se över syften och målet med folkbildningen (dir. 2022:75). Uppdraget ska slutredovisas senast den 19 februari 2024 (Utredningen om styrning och uppföljning av folkbildningen – vägval inför framtiden [U 2022:01]). Denna utredning pågår alltså.

Linus Sköld har i sin fråga lyft fram att folkhögskolor och studieförbund är innehållsligt fria och för deltagarna frivilliga. Begreppen ”fri” och ”frivillig” myntades redan av folkbildningsutredningen 1944 och har varit vägledande för folkbildningen sedan dess, oavsett om statsbidraget vid tid-

punkten delats ut av en myndighet eller, som i dag, genom en ideell förening. Hur statsbidraget används kan dock aldrig vara fritt och frivilligt. Gällande regelverk ska följas.

Linus Sköld har även frågat mig vad jag kommer att göra för att effektivisera folkbildningen. Riksrevisionen har i sin granskningsrapport om statsbidraget till studieförbunden (RiR 2022:20) identifierat ett antal områden som behöver utvecklas för att säkra uppföljning och kontroll av statsbidraget. Riksrevisionen lämnar två rekommendationer till regeringen; dels att Folkbildningsrådets myndighetsroll i kontrollen och uppföljningen av statsbidraget klargörs och förstärks, dels att regeringen säkerställer att rådets åiterrapportering omfattar mer utförlig information inom en rad områden.

Regeringen kommer att återkomma med sin bedömning av Riksrevisionens rekommendationer i en skrivelse till riksdagen. Regeringen analyserar för närvarande behovet av åtgärder inom nuvarande styrmodell för att utveckla en mer transparent styrning och ett mer förutsägbart system för kontroll, inklusive åiterrapporteringskraven för Folkbildningsrådet.

Slutligen har Linus Sköld frågat mig om jag kommer att agera för att fortsätta att minska statens stöd till folkbildningen. Under covid-19-pandemin har tillfälliga extra medel tillförts folkhögskolan i omgångar, och dessa medel upphör som tidigare aviserats med utgången av 2022. Tillfälliga medel har även tidigare tillförts studieförbunden för insatser riktade till bland annat föräldralediga och utrikes födda kvinnor, och även dessa medel upphör som tidigare har aviserats med utgången av 2022.

I budgetpropositionen för 2023 föreslår regeringen en förlängning av folkbildningsinsatsen Svenska från dag ett. Regeringen föreslår i budgeten att cirka 4,6 miljarder kronor fördelas till folkbildningen. Jämfört med den nivå som den tidigare regeringen aviserade för 2023 i budgetpropositionen 2022 är regeringens förslag till anslagsnivå högre.

Avslutningsvis vill jag understryka att folkbildningen är en viktig kraft för Sverige och att folkhögskolors och studieförbunds arbete är betydelsefullt. I väntan på den pågående utredningens förslag kommer jag att följa de åtgärder som Folkbildningsrådet och studieförbunden vidtar och planerar att vidta utifrån Riksrevisionens granskningsrapport. Jag utesluter i dag inte fler åtgärder inom ramen för nuvarande modell för att utveckla styrningen och kontrollen av statsbidraget till folkbildningen.

Anf. 2 LINUS SKÖLD (S):

Fru talman! Tack, ministern, för möjligheten att debattera folkbildningens framtid!

Folkbildningen är fantastisk. Ministern kallade den betydelsefull, men jag skulle säga att den är fantastisk. Den möjliggör att människor bildar sig, växer och utvecklas. Den gör gott för individen, som får lärodomar, självkänsla och social samvaro. Den gör gott för samhället genom att föräna människor, stöta åsikter mot varandra och bygga gemenskaper och sammanhållning. En bildad befolkning – folkbildning – har varit en oundgänglig del i bygget av vår demokrati.

Folkbildningen har två tydliga grenar.

Den ena är folkhögskolorna, vilkas verksamhet låter människor bilda sig tillsammans i lärandeprocesser som inbegriper socialt samspel, samarbete, diskussion och reflektion. Detta är en bra grund för lärande. Oavsett

bakgrund eller utbildningsnivå finns det en plats i folkhögskolan. Folkhögskolorna ger en andra chans för dem som den reguljära skolan har misslyckats med och som därför saknar godkända betyg från grundskolan eller gymnasieskolan. De ger också tillgång till viktiga och högkvalitativa kulturella och kreativa kurser.

Den andra grenen, fru talman, är de idéburna och de ideella studieförbunden. Med studiecirkeln som huvudsaklig metod ger de möjlighet åt alla att på sina villkor förkovra sig, växa, utvecklas och lära – alltid frivilligt och alltid tillsammans med andra.

Folkbildningen stärker samhällsgemenskapen och möjliggör livsresor både för den som har smala intressen och för den som vill bilda sig mer allmänt och både för den som redan har utbildning och för den som saknar sådan. All folkbildning ska vara fri till innehållet och frivillig för deltagarna.

Folkbildningsrådet är en ideell förening som har en myndighetsuppgift att fördela och följa upp statens stöd till folkbildningen. Folkbildningens aktörer har alltså statens förtroende att själva fördela statsbidraget. Detta är en konstruktion som har införts för att upprätta en formell och principiell gräns mellan staten och folkbildningen och för att, så att säga, förhindra att politiken styr vilket innehåll människors bildningsresor ska ha.

Det betyder, som Mats Persson påpekade i sitt svar, inte att medel kan användas till vad som helst eller lämnas till vem som helst. Staten har därför lagt fast ett tydligt syfte med statens stöd till folkbildningen som medlen givetvis ska användas för att uppfylla. Detta behöver väl knappast sägas, men jag säger det ändå, så slipper ministern förtydliga det: Självklart ska alla som bedriver statligt finansierad verksamhet stå upp för demokratins ideal.

Fru talman! Av Tidöavtalet framgår det att Mats Persson, i avvaktan på Christer Nylanders pågående utredning om folkbildningen, ska vidta ytterligare åtgärder för att reformera stödet till folkbildningen. Det framgår också att en av de åtgärder som Mats Persson ska överväga medan utredningen pågår är att lägga ned Folkbildningsrådet.

I min interpellation frågade jag ministern om han tänker agera för att lägga ned Folkbildningsrådet och hur han i så fall – om han tänker göra det – ska säkra folkbildningens fortsatta innehållsliga frihet. Mats Persson svarade genom att säga ungefär: Det har ju fungerat förr.

Med all respekt, fru talman: Det var inte det jag frågade. Jag tycker att både jag och alla de miljoner människor som berörs av hur medlen fördelas förtjänar ett svar på den förhållandevis enkla frågan: Kommer Mats Persson att lägga ned Folkbildningsrådet? Och hur ska han i så fall säkerställa att folkbildningen fortsatt är fri och frivillig?

Anf. 3 LAWEN REDAR (S):

Fru talman! Stockholm har ett kulturcentrum, en mötesplats, som slagit ut alla andra. Ingen annan verksamhet har som den berett plats, skapat scen och samarbetat med allt från enskilda föreningar till organisationer, författare, konst- och kulturutövare, musiker, forskare, ekonomer, statsvetare, medier och fjärran länders oppositionsledare.

Den tidigare studieombudsmannen Göran Eriksson byggde tillsammans med sin företrädare Kurt Stern en programverksamhet som var den absolut främsta i den här staden.

Människor fyllde scener och salar. Varje intressant bok som kommit ut fick ett seminarium, liksom varje politisk fråga som bränt till. De bästa åren kunde det vara upp till 1 000 arrangemang per år där studieombudsmännen höll i skafet och i värdskapet.

Det var på ett av dessa arrangemang, då man trängdes med halva Stockholm i Z-salen på Sveavägen 41, som jag lärde känna Sveriges före detta kulturminister Bengt Göransson. Han var en flitig deltagare och introducerade mig till folkbildningen och till ABF, Arbetarnas Bildningsförbund. På denna plats möjliggjordes så många möten, och jag gick på så många studiecirklar där. Det lade grunden till min kulturella och politiska bildning.

Det är egentligen inte konstigt att ABF under åren med studieombudsmannen Göran Eriksson fick ett sådant gehör hos stockholmarna. Aktualitet och spets i föreläsningverksamheten i kombination med ett enormt litterärt och politiskt kontaktnät över hela världen gjorde att de främsta kom till ABF.

Traditionen tycks sitta i väggarna. Redan nästa vecka kommer stockholmarna att stå och trängas i Katasalen då företrädare för Nobels fredspristagare från Belarus, Ryssland och Ukraina antrar scenen för ett samtal om demokrati och fred i vår tid.

Fru talman! Det var länge sedan vi i den politiska och mediala debatten talade så här om folkbildningen: om mötesplatsen, kulturen, bildningen och det livslånga lärandet, om intresset, nyfikenheten och möjligheten att ta del av det stora i det väldigt lilla.

Uppdagade ekonomiska felaktigheter och bedrägerier, en resursfördelningsprincip som skapat jakt på volymer i stället för kvalitativ verksamhet och framför allt ett ideologiskt och långsiktigt arbete för att så tvivel om folkbildningens demokratiska värde gör att högerregeringen riskerar att vidta åtgärder som begränsar folkbildningens verksamhet i stället för att motverka ekonomiskt fusk.

Med samma argument har man i delar av landet dragit in delar av eller hela stödet till folkbildningen på kommunal och regional nivå. Jag var därför den första att välkomna utbildningsminister Mats Perssons uttalande om att det inte skulle ske några neddragningar på folkbildningen.

Men verkligheten är den att folkbildningens resurser går från drygt 4,8 miljarder för 2022 till drygt 4,3 miljarder under 2023 och 2024. Uttalandet var därmed inte korrekt.

Vi socialdemokrater vill satsa ytterligare 200 miljoner på folkbildningen för att främja folkhögskoleplatser i stundande lågkonjunktur och stötta studieförbunden i deras viktiga demokrati- och kulturarbete. Vi ser också fram emot folkbildningsutredningens slutsatser för att främja bättre kontroll av statsbidraget.

När man nu ingår ett samarbete med Sverigedemokraterna som aktivt ideologiskt motverkar folkbildningen är min fråga till statsrådet om det kommer att ge avtryck i den nationella folkbildningspolitiken. Hur kommer de kommande budgetarna att se ut?

Anf. 4 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Jag är en sådan där människa som har levt i folkbildningen nästan hela mitt liv. Jag har fått förmånen att vara ordförande för ett av de stora studieförbunden hemma i Värmland under två omgångar. Det var en

fantastisk resa, och jag vinnlade mig verkligen om att vara ute mycket i verksamheten och träffa alla de människor som Lawen Redar nyss pratade om – de som brinner för att lära sig nya saker och som träffar människor som de annars inte skulle träffa.

Det är ju det som är den finna grejen med folkbildningen: När man deltar i en studiecirkel eller går på en kulturverksamhet eller annan folkbildningsverksamhet träffar man människor som man annars i vardagen inte skulle träffa. Då får man nya kunskaper, insikter och förståelser.

Jag har också haft förmånen att få vara ordförande för Konstfrämjandet i Värmland, som också är en del av folkbildningen. Där lärde jag mig oerhört mycket genom att faktiskt inte själv vara konstnär. Jag kunde ställa de där frågorna som är så viktiga att kunna ställa. Jag har varit både deltagare och cirkelledare.

En av de människor som har betytt allra mest för mig är Gösta Karlsson som var rektor på Kyrkerud hemma i Årjäng. Det är en av landets fina folkhögskolor. Han var också partikamrat och ledde oändligt många studiecirkel som vi hade i partiet hemma. Han fick oss att fundera ett varv till.

Det finns så många Gösta Karlsson i vårt land som just nu kanske känner sig nedtryckta i skorna – kanske framför allt av högerpartierna som går på om att hela folkbildningen bara är strunt och fusk. Fusk har uppenbarligen uppdragats, men man försöker också göra någonting åt det, för folkbildningen är så mycket mer. En miljon människor deltar varje år i den. Man ska inte racka ned på folkbildningen utan måste i stället hålla i det som fungerar jättebra. Det finns kulturprogram som över fyra miljoner människor deltar i varje år. Jag tycker att det är fantastiskt.

Jag vill också passa på att nämna den kanske allra störste: Om någon ska kallas språkrör för folkbildningen är det Gösta Vestlund som ju dog häromåret. Alla vi som läser tidningen Folkhögskolan kunde glädjas ända tills han var långt över 100 år över att han skrev krönikor.

Gösta Vestlund var en människa som brann för samtalet man får när man träffar människor som man annars inte skulle träffa. Jag vill dela med mig av ett citat. Vestlund sa: ”En bildad människa är en människa som aldrig medvetet kränker en annan människa.” Han menade att man som levande människa har rätt att ha ett värde. Han trodde på människan. För oss som har levt i folkbildningen i många år är han en förebild.

Liksom många andra här är även jag jätteorolig över regeringens samarbete med Sverigedemokraterna som uppenbarligen vill skära bort miljoner kronor ur statens budget för folkbildning. Vi ser på de ställen där de är med och styr att de faktiskt redan har skurit ned. De har tydligt visat vad de vill. I vilken mån är ministern beredd att stå emot Sverigedemokraterna?

Anf. 5 ISAK FROM (S):

Fru talman! Tack, Linus Sköld, för en väldigt viktig interpellation! Tack, Mats Persson, och grattis till ett väldigt viktigt uppdrag!

När jag hör svaret till Linus Sköld kan jag nog tycka att det är relativt bra utifrån förutsättningarna. Ser man på förutsättningarna med samarbetet med Sverigedemokraterna kunde det vara mycket sämre. Nu kan ju det här ändå bli bättre. Min fråga till Mats Persson utgår från folkhögskolornas viktiga roll.

En allmän kurs är kanske det enskilt bästa verktyget och det som ger bäst resultat när det gäller att få människor tillbaka i samhället. Det vi ser – särskilt i små kommuner utan egna gymnasieskolor i norra Sverige, som jag kommer ifrån – är att en allt högre andel unga blir sittande hemma. Där har folkhögskolorna en helt unik roll och ett väldigt bra resultat. De kan faktiskt få tillbaka människor i samhället, och det är grunden för att sedan få tillbaka dem på arbetsmarknaden. Dessa unga står väldigt långt bort från den, oavsett ursprunglig nationalitet eller kultur. I många grupper finns unga som hamnar utanför, och då är folkhögskolorna helt unika.

Om nu Sverige går in i en lågkonjunktur där fler kan behöva folkhögskolornas viktiga uppdrag blir ju regeringens nya budget kontraproduktiv. Då behövs folkhögskolorna och särskilt deras allmänna kurser, men även de yrkesinriktade kurserna, mer än någonsin.

Detta säger jag här och nu, men det är också RIO:s ordförande Stefan Attefalls ord. Han var ju en ganska känd minister i en tidigare alliansregering och är nu en av dem som försvarar folkhögskolornas allmänna kurser och yrkesprogram som verktyg för att få människor in i samhället och ut i arbete.

I norra Sverige fattas det människor i varje hörn och i nästan varje yrkeskategori. Då måste samhället tillsammans, regering och riksdag ha verktyg för att säkerställa att de som kan göra nytta får möjligheter, och här är folkhögskolorna ett av de viktigaste verktygen.

Hur kan vi stärka folkhögskolorna, Mats Persson? Hur kan de få rätt budgetmedel? Hur kan vi säkra folkhögskolorna som viktigt verktyg för att säkerställa att de unga som står utanför samhället kommer in?

Anf. 6 Utbildningsminister MATS PERSSON (L):

Fru talman! Jag tackar interpellanten och övriga debattörer för trevligt engagemang och viktiga inlägg.

Jag har själv en bakgrund i svensk idrottsrörelse. Jag spenderade inte min ungdom i politiska ungdomsförbund utan i idrottshallar och vet betydelsen av föreningsliv i bred mening. Det finns inget viktigare för sammanhållning, social fostran och förståelse för demokratin som föreningsliv. Om det sedan är i en idrottsförening, i Studieförbundet Vuxenskolan eller på en folkhögskola är mindre viktigt. Det viktiga är att denna verksamhet finns.

Jag tror inte att man kan överskatta hur viktigt det är i en demokrati att det finns ett föreningsliv som gör att människor kan få utlopp för sin kreativitet och sitt intresse för idrott eller kultur eller för att lära sig något nytt också mitt i livet eller när man har passerat tonåren. Det här är viktiga verksamheter för vårt land och för det svenska utbildningssystemet i stort.

Fru talman! Samtidigt har det de senaste åren rapporterats om mycket fusk och näst intill bedrägeri inom dessa verksamheter, och Riksrevisionens granskning, som kom härförleden, är inte nådig vad gäller bristen på kontroll och uppföljning av hur pengarna används.

Det är viktigt att kunna hålla två tankar i huvudet samtidigt. Dels ska vi stå upp för föreningslivet, dels se till att de statliga pengar som satsas på föreningslivet inte är villkorslösa. Frihet handlar inte om kravlöshet, och samhället ska ställa krav. Ett sådant krav är att pengarna används på ett för skattebetalarna rimligt sätt, för annars finns det inte längre någon legitimitet.

Därför har regeringen på sin agenda att se till att hitta ett system som på ett bättre sätt lever upp till skattebetalarnas legitima krav och förväntan på att dessa pengar används på ett korrekt sätt.

Jag uppfattar att även den tidigare socialdemokratiska regeringen såg detta problem och därför tillsatte den utredning som nu ser över detta, och här öppnar utredningsdirektiven för att göra stora förändringar. Sverige ska dock även fortsättningsvis ha folkbildning och ett starkt föreningsliv.

Jag vill inte föregripa denna utredning, och det pågår ett arbete i Regeringskansliet med att besvara Riksrevisionens allvarliga kritik. Ingen kan vara nöjd med dagens system med tanke på rapporterna om fusk och oegentligheter. Det är vår demokratiska och politiska uppgift att inte blunda för detta utan att vidta åtgärder så att systemet kan upprätthålla legitimiteten. Om legitimiteten saknas finns risk att människor inte längre är beredda att fortsätta att betala skattepengar till föreningslivet. Det finns alltså ingen viktigare uppgift än att se till att fuskets minskar och att vi får kontroll och styrning på denna verksamhet.

Jag ska också svara på frågan om folkhögskolornas anslag. Regeringen har höga ambitioner och ligger på en högre nivå än den tidigare socialdemokratiska regeringen aviserade i sin budget.

Anf. 7 LINUS SKÖLD (S):

Fru talman! Tidöavtalets konstruktion har redan vid flera tillfällen visat sig innebära att den regering Mats Perssons ingår i bara sitter kvar så länge den lyder Sverigedemokraternas kommando. Sverigedemokraternas omedelbara inställning till folkbildning kan sammanfattas i två korta fraser: Mycket mindre pengar. Politiskt styrt innehåll så att det passar deras nationalism.

Därför tycker jag att Mats Persson är skyldig mig och alla andra folkbildningsentusiaster i landet att svara på dessa frågor: Kommer han att agera för att lägga ned Folkbildningsrådet? Om han gör det, hur ska han då säkerställa att folkbildningen innehållsmässigt inte kommer att styras av Sverigedemokraternas nationalism eller andra politiska dogmer?

I Tidöavtalet framgår det att folkbildningen ska effektiviseras. Med det får man anta att det blir mindre pengar framöver – det är det effektivisering brukar betyda. Mats Persson får såklart rätta mig om jag skulle ha antagit fel.

Fru talman! Samtidigt har han ju redan påbörjat nedskärningarna. Den 2 november i år, ungefär en vecka innan budgeten presenterades, sa Mats Persson i nättidningen Altinget följande: ”Jag kan redan nu säga att det inte blir några sänkta anslag för folkbildningen i den här budgeten.” Innevarande år, alltså 2022, var anslaget 14:1, i utgiftsområde 17, *Bidrag till folkbildningen* 4 829 783 000 kronor. När regeringens budgetproposition sedan presenterades visade det sig att samma anslag låg på 4 337 783 000, det vill säga 492 miljoner kronor mindre än 2022.

Mats Persson följer alltså samma linje som han gjorde i en interpellation om utbildningsplatser i kammaren för en dryg vecka sedan: att kalla anslagsminskningar för satsningar. Då gällde det anslagen generellt för vuxna, som regeringen sänker med belopp som motsvarar omkring 30 000 utbildningsplatser. Veckan dessförinnan följde Mats Perssons kollega Parisa Liljestrand följde samma linje när hon menade att en halvering av utvecklingsbidraget till kulturskolan var en satsning hon var stolt över.

I dag gäller det mer specifikt anslagsminskningar på folkbildningen. Låt mig ta ett exempel till. Studieförbunden har sedan flyktingkrisen 2015 också ett särskilt uppdrag och en särskild finansiering för att arbeta med asylsökandes språkinlärning och orientering i det svenska samhället. Det är en viktig insats som ger den som kommit till Sverige bättre förutsättningar att få en springande start på sin integration och etablering trots att de ännu inte fått rätt till undervisning i sfi. Satsningen kallas Svenska från dag ett.

Det finansieras på anslaget 14:3 *Särskilda insatser inom folkbildningen*. År 2022 var det 60 miljoner, och Mats Persson lovade inga sänkta anslag i Alttinget. I budgeten för nästa år är samma anslag anvisat 30 miljoner.

Såhär i efterhand, kan Mats Persson erkänna att 30 miljoner är mindre än 60 miljoner? Kan Mats Persson säga att 4,3 miljarder är mindre än 4,8 miljarder?

Anf. 8 LAWEN REDAR (S):

Fru talman! Utbildningsministern tycks ha ett varmt liberalt engagemang för föreningslivet, idrotten, människans möjlighet till bildning och kulturen och beskriver vikten av föreningslivet för att fundamentalt demokratiskt och vitalt samhälle.

Det stämmer att det uppdagade fusket i Järva 2019 föranledde Riksrevisionens utredning och ett initiativ av den socialdemokratiskt ledda regeringen att utreda frågan om folkbildningen.

Utbildningsministern uttrycker i interpellationen här i dag att man inte vill föregripa utredningen, men i Tidöavtalet mellan Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna stipuleras att ”i avvaktan på förslagen från den pågående utredningen om uppföljning och kontroll av statsbidraget behövs ytterligare åtgärder för att reformera stödet till folkbildningen”.

Kommer regeringen att vidta åtgärder innan vi har en utredning att ta ställning till, vilket stipuleras i Tidöavtalet, eller kommer man, som utbildningsministern uttrycker här i dag, att avvakta utredningens resultat?

Anf. 9 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Jag tänkte också uppehålla mig vid pengarna, på samma sätt som Linus Sköld. Det är ändå minus 572 miljoner kronor, och det som försvinner är satsningen på de 3 000 extraplatserna på folkhögskolor, som inte förlängs. Det är yrkesinriktade platser som inte förlängs. Det är svenska för föräldralediga som inte förlängs. Det är studieförbundens insatser för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden som inte förlängs. Och det är Svenska från dag ett som minskas nästa år för att under 2024 försvinna helt.

Jag skulle vilja fråga ministern: Tror han att dessa insatser inte har varit till någon nytta eftersom han nu inte tycker att det är viktigt att fortsätta med satsningarna utan i stället gör andra prioriteringar? Vad kan vara viktigare än att se till att de som står längst ifrån arbetsmarknaden kommer in i samhällslivet? Det är ju folkbildningens hela idé.

Vi har haft något på folkhögskolorna som heter studiemotiverande folkhögskolekurs, där man kan gå i tre månader. Det startade 2010. Sedan dess har 43 000 personer deltagit i SMF, som vi kallar det. Av de som är

yngre än 25 år har hela 36 procent gått vidare till studier eller arbete. Det är fantastiska siffror, och jag tycker verkligen att den nya regeringen och ministern borde hålla fast vid sådana satsningar i stället för att satsa på andra saker.

Jag vill fråga: Varför skär man ned på det som verkligen gör skillnad för den enskilda personen?

Anf. 10 ISAK FROM (S):

Fru talman! Det som Gunilla Svantorp lyfter upp är kärnan i det som Mats Persson och regeringen behöver ta till sig.

Pandemin skapade olika samhällseffekter. Samhället gick i vissa delar ned på sparlåga, så även studieförbunden och folkbildningen. De extra resurser som den tidigare regeringen tillsatte var helt nödvändiga för att upprätthålla standarden och säkerställa att kompetensen blev kvar men också för att skapa nya mötesformer. Man ställer om till digitala möten och kurser på ett helt fantastiskt sätt som kanske inte hade tillkommit utan pandemin.

Nu är vi på väg tillbaka. Successivt ökar de traditionella fysiska mötena på både folkhögskolor och studieförbund. Samtidigt ser vi i delar av landet en växande arbetslöshet, med fler som står utanför arbetsmarknaden och fler som hamnar efter. Då blir det särskilt kontraproduktivt med de neddragningar som nu görs på de 3 000 extraplatserna, som skulle behövas nu för att möta lågkonjunkturen och säkerställa att kompetensen höjs.

Uppe i norra Sverige, som jag var inne på, behöver vi varenda kotte, oavsett om det är i vården, skolan eller industrin. Varje människa behövs där – det är arbetskraftsbrist inom varje sektor. Här har folkhögskolorna och folkbildningen en viktig plats, och därför blir det väldigt konstigt med dessa neddragningar.

Anf. 11 Utbildningsminister MATS PERSSON (L):

Fru talman! Det blir en lite märklig debatt när inramningen är att en socialdemokratisk minister hade en pressträff 2020 eller 2021 och sa till svenska folket att det var coronapandemi, att man därför hade en pressträff och att man gjorde tillfälliga satsningar på exempelvis folkhögskolorna fram till 2022. Det var en tillfällig satsning därför att det var merkostnader under pandemin och det därför fanns ett behov. Detta var beskedet från en socialdemokratisk minister.

Man var väldigt tydlig med att det var tillfälligt. Socialdemokraterna skrev i sin egen budget att det var en tillfällig satsning som löper ut 2022. Man berättade för svenska folket, folkhögskolorna och folkbildningen att det var tillfälliga pengar. När dessa pengar löper ut och den nya regeringen, som har fått svenska folkets mandat för förändring, säger att vi har höga ambitioner för folkhögskolorna och folkbildningen och att vi har högre permanenta anslag än vad den tidigare socialdemokratiska regeringen hade, då vill man plötsligt inte låtsas om att det var tillfälliga satsningar.

Det är så klassisk oppositionspolitik går till, men det är viktigt att föra fram detta för protokollet. Det är lätt att lova och säga saker och ting, men Socialdemokraterna tyckte själva att det var viktigt att det var tillfälliga pengar.

Den här regeringen gör inga neddragningar. Vi har permanenta nivåer som ligger högre än i budgetpropositioner från den tidigare socialdemokratiska regeringen. Vi har höga ambitioner för folkbildningen och folkhögskolorna, och det sker inga neddragningar.

Prot. 2022/23:35

9 december

Svar på

interpellationer

Anf. 12 LINUS SKÖLD (S):

Fru talman! Ministern vägrar fortfarande att svara på två mycket enkla frågor som jag har ställt i denna kammare i dag: Kommer han att lägga ned Folkbildningsrådet? Betraktar han 4,3 miljarder som mindre än 4,8 miljarder? Dessa frågor står fortfarande utan svar, fru talman.

När jag frågade hur Mats Persson skulle gå till väga för att effektivisera folkbildningen svarade han att det kanske blir mer kontroll och bättre statistik. Det är självfallet viktigt, som ministern påpekar, att bidragen till folkbildningen går till det de är avsedda för. Men det är mycket osäkert om mer byråkrati är det bästa sättet att effektivisera en verksamhet. Hur som helst borde han, för att vara ärlig, också ha svarat ”stora anslagsminskningar”. Det är uppenbart.

På Liberalernas hemsida går det att hitta beslut från deras senaste landsmöte. År 2021 antog de ett förslag från en rapport med titeln *Förortslyftet*. Folkbildningen berörs i rapporten, men av de vackra ord Mats Persson använder i interpellationssvaret om folkbildningens kraft och betydelse syns inte ett spår. I stället handlar hela beslutet om samma ingång som Tidöavtalet och Sverigedemokraterna har, nämligen misstänkliggörande av folkbildningens aktörer och extern styrning och kontroll som överordnas de värden som folkbildningen bär upp.

Jag undrar om Studieförbundet Vuxenskolan, som Liberalerna är med i, uppskattar detta misstänkliggörande. Jag tror att de, precis som jag och alla andra folkbildningsbesjälade, gärna hade hört mer om hur ministern ser på folkbildningens framtid och vilket samhälle ministern vill se.

Jag tror på folkrörelserna. Jag vet att de bidrar till en bildad befolkning och en starkare demokrati. Om ministern vill att våra barn ska växa upp i ett samhälle där människor har möjlighet att förkovra sig och bilda sig genom hela livet utifrån eget intresse borde han överväga om effektiviseringar och kontroll verkligen är rätt väg att gå. Om han däremot vill ha ett samhälle där staten bestämmer vad folk får lära sig har Tidöavtalet helt rätt inriktning.

Anf. 13 Utbildningsminister MATS PERSSON (L):

Fru talman! Tack, Linus Sköld och övriga deltagare, för en trevlig debatt!

Jag måste ha uttryckt mig mycket klantigt, eller så är det någon som inte lyssnar med välvilja. Att regeringen skulle misstänkliggöra olika organisationer är en mycket allvarlig anklagelse.

Det vi är oroliga för är att man inte har respekt för skattebetalarnas pengar och att fusk och oegentligheter uppmärksammas gång på gång. Detta pekar Riksrevisionen mycket tydligt på i sin rapport, där man inte är nådig i sin kritik. Att vi i detta läge inte skulle öka kontrollen och att vi, som ansvariga för skattebetalarnas pengar, inte skulle vidta åtgärder för att se till att pengarna används på ett bättre sätt vore mycket oansvarigt.

Jag delar inte alls Linus Skölds uppfattning att det är fel väg att gå att ha mer kontroll. Jag tror att det är helt nödvändigt att ha mer kontroll över en verksamhet där det finns så uppenbara tecken på och rapporter om fusk och oegentligheter. Det vore oansvarigt av regeringen att inte agera och försöka använda skattebetalarnas pengar på ett bättre sätt. Skattebetalarna har nämligen rätt att ha en folkbildning som står upp för demokrati, som säkerställer att det är demokratiska värderingar, som står upp för fri åsiktsbildning men också rätt att veta att dessa pengar används med respekt för de människor som kliver upp varje morgon, går till jobbet och betalar skatt och att dessa pengar används till rätt saker. Detta ansvar vilar på oss.

Jag håller inte alls med Linus Sköld om att det är fel med kontroll. Det är viktigt med kontroll för att skattebetalarna ska kunna veta att pengarna används på rätt sätt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 6 Svar på interpellation 2022/23:38 om bostadsbyggandet

Anf. 14 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Markus Kallifatides har frågat mig hur regeringen och jag dels avser att undvika en kollaps i det samhällsekonomiskt helt centrala bostadsbyggandet, dels möta behovet av drygt 60 000 nya bostäder per år fram till 2030.

Att byggbehovet är fortsatt stort är vi överens om. Sverige befinner sig i en utmanande ekonomisk situation. Hög inflation och stigande räntor pressar hushåll och företag, och svensk ekonomi bedöms vara i en lågkonjunktur 2023. Det ekonomiska läget påverkar i allra högsta grad även byggbranschen. Förutom kostnadsökningar och inflation, som förvärrar problemen, finns strukturella faktorer som måste hanteras för att vi ska få en välfungerande bostadsmarknad. Det är problem som subventioner inte löser.

Sedan en lång tid tillbaka har särskilt markpriserna, men också byggpriserna, ökat betydligt snabbare än konsumentprisindex, KPI, i allmänhet. Kostnadsutvecklingen inom byggsektorn och byggmaterialindustrin präglas av bristande konkurrens med bland annat låg produktivitet.

För att möta det beräknade behovet av nya bostäder behöver det byggas mer över hela landet, men det befintliga beståndet behöver också utnyttjas bättre. Vidare behövs insatser som gör att hela plan- och byggprocessen kan bli mer effektiv.

Reformer ska tas fram för att öka tillgången till byggbar mark, och reglerna för att bygga ska förenklas betydligt. Kommuner ska uppmanas och stimuleras att höja sin planberedskap, särskilt vad gäller småhus. Reformerna ska genomföras som ger incitament till ökat byggande, inte minst för att tillgängliggöra bostäder för grupper som i dag har svårt att komma in på bostadsmarknaden. Det ska tas fram reformer som möjliggör för fler att äga sitt boende. Ett ökat eget ägande innebär att fler känner ett ansvar för sitt boende och sin boendemiljö.

Anf. 15 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Jag är tyvärr inte så nöjd med svaret och därför inte heller alltför hoppfull om den omedelbara framtiden.

När byggkonjunkturen nu viker kraftigt krävs det faktiskt en handlingskraftig regering som säkrar allas rätt till en god bostad, minskar negativa effekter på svensk ekonomi och förhindrar stora varsel i byggsektorn. I stället möts vi av relativt tomma ord och diffusa löften om åtgärder någon gång i framtiden.

I oktober lämnade Boverket alltså en reviderad prognos för byggandet av bostäder i landet. Förutsättningarna på bostadsmarknaden har försämrats snabbt under året med kraftigt stigande räntor och energipriser. Hushållens köpkraft har försvagats avsevärt. Bostadsbyggandet förväntas därför minska markant.

I år lämnas startbesked för att börja bygga 60 000 bostäder, enligt Boverkets prognos. Det är 14 procent färre än 2021. År 2023 kommer enligt samma prognos byggandet av cirka 45 000 bostäder att påbörjas, en minskning med 25 procent.

I stället för att ta höjd för riskerna med att hela västvärlden nu rör sig bort från nollrantesamhället väljer den högerkonservativa regeringen att abrupt avskaffa det statliga investeringsstödet för byggande av hyresrätter med lägre hyresnivå. Det kommer att få konsekvenser.

Fru talman! Förra gången som de högerkonservativa partierna satt i regering ökade antalet bostäder konsekvent mindre än bostadsbehoven. Bostadsbristen ökade år för år. Den trenden vände under Socialdemokraternas tid i regering, och för första gången på över ett decennium började bostadsbristen att betas av.

126 av 290 kommuner i detta land uppger att underskott på bostäder kommer att råda även om tre år. Att i detta läge avskaffa investeringsstödet i förtid, utan några andra åtgärder på bordet, är direkt oansvarigt.

Kommuner, regioner och staten måste omgående ta ansvar för bostadsförsörjningen och byggandet. Många S-ledda kommuner drar sitt strå till stacken, men statens medverkan behövs, bland annat genom ökat tryck på motsträviga kommuner. Men i den nytillträdde högerregeringens budgetproposition finns i princip inga åtgärder på bostadspolitikens område. Och trots enträgna frågor från journalister, branschorganisationer och oss i den politiska oppositionen upprepar Andreas Carlson även här i dag fraser om reformer som ska komma någon gång i framtiden.

Väldigt få bostäder kommer att byggas genom uttalanden om regeringens ambitioner, fru talman. Problemen är noll statligt stöd för byggandet, kommunal vägran att planera för byggande, stor ekonomisk osäkerhet och en efterfrågan som inte räcker till för att möta kostnadsbilden i nyproduktion. Lösningen är offentligt stöd för nybyggnation.

Jag upprepar därför frågan som allt fler ställer sig: Tänker den här regeringen låta byggandet kollapsa?

Anf. 16 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Jag vill tacka Markus Kallifatides för hans engagemang i frågan. Det är välkommet. Men det hade varit nödvändigt också under den föregående regeringens år vid makten.

Jag har på tisdag varit bostadsminister i åtta veckor. Den förra regeringen hade åtta år på sig. Vi hade varit i ett betydligt bättre läge om man hade genomfört strukturellt riktiga reformer som såg till att vi var rustade för den mycket tuffa situation som vi nu går in i och om den föregående regeringen hade tagit sitt ansvar och om Markus Kallifatides hade visat samma engagemang under de tidigare åtta åren som han tycks ha känt under de senaste åtta veckorna.

Jag ska inte på något sätt raljera över engagemanget. Men man kan inte komma ifrån att det inte går att vända en mycket tuff situation på bostadsmarknaden, oavsett vilka förslag som skulle presenteras, under åtta veckor. Däremot har vi redan pekat ut på vilka områden som reformer ska tas fram. Där har det saknats väldigt mycket under de senaste åtta åren.

Markus Kallifatides tar upp att vi avskaffar investeringsstödet. Det är inte på något sätt en nyhet att regeringen skulle avskaffa investeringsstödet. Det beslutade riksdagen redan 2021. Nu genomför vi det, vilket alla väljare kunde förutse. Vi tror inte att dyra subventioner med låg träffsäkerhet är vägen framåt för att komma åt problemen på svensk bostadsmarknad. Det tycks inte heller Socialdemokraterna tro, vill jag notera. Socialdemokraterna föreslår i sin skuggbudget inte ett öre mer i anslag till investeringsstöd för kommande år.

Jag tror alltså att här finns en bra grund för en möjlig gemensam bostadspolitik framöver. Kanske kan vi lägga investeringsstödet, det vill säga de dyra byggsbventionerna, till historien och titta framåt på vilka riktiga strukturella reformer som på allvar skulle kunna komma åt de strukturella problemen på bostadsmarknaden.

Jag skulle också vilja få fört till protokollet att jag har gjort ganska många intervjuer och svarat på många olika frågor under mina första åtta veckor som bostadsminister, fru talman. Jag kommer att fortsätta göra det, men vi kommer också att ta fram reformer som förenklar byggreglerna och ser till att få fram mer byggbar mark och gör att fler kan ta steget till sitt första boende. Det har regeringen redan aviserat, och vi kommer att återkomma med många reformer under de kommande åren. Jag kommer att leda det arbetet, och jag fortsätter gärna att ha en god dialog om det med alla partier i Sveriges riksdag.

Anf. 17 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Han behöver inte tvivla på mitt även fortsättningsvis stora engagemang i dessa frågor.

Jag vill ändå uppehålla mig lite mer vid nuläget. Skanska Sveriges vd intervjuades av Svenska Dagbladet i förra veckan. ”Det är upplagt för dramatik i byggbranschen”, påstås det i artikeln. Det kallas en slakt – bostadsbyggandet är nu på väg mot ”ett blodbad”, säger Gunnar Hagman, vd för Skanska Sverige. Vi läser vidare i artikeln: ”Byggbolagen räknar med tvärnit för nya bostadsprojekt nästa år.”

Statsrådet Andreas Carlson intervjuades i Dagens Nyheter den 29 november. På frågan vad regeringen kan göra åt kommuner som inte vill bygga svarar han: ”Vi kan uppmana och stimulera att kommunerna höjer sin planberedskap. Det är det vi har slagit fast i budgeten.” Så säger Andreas Carlson. Hur avser regeringen att göra det, fru talman?

”Det handlar både om att öka tryggheten i utsatta områden men också om att fler ska kunna förverkliga sina boendedrömmar och ta steget in på

den ägda marknaden”, läser vi vidare i Dagens Nyheter. ”Och situationen”, säger ministern, är att ”många som vill ta det steget och som vuxit upp och bor i utsatta områden, mer eller mindre tvingas att flytta ut från området. Här kommer vi att behöva jobba väldigt aktivt.”

Fru talman! Jag ser fram emot massiva stöd till låginkomsttagare för att de ska kunna ta steget till ett ägt boende i kommande vårbudget. I höstens budget finns nämligen inte en enda krona avsatt för detta. Men jag tror att det kanske är som statsrådet Andreas Carlson själv säger på Bostadspolitik.se den 5 december: ”Vi har ett tufft ekonomiskt läge där byggtakten ser ut att dämpas. Viktigast för oss är att dämpa effekterna på hushållen och förbereda så att vi kan få fart på byggandet när konjunkturen väl vänder, säger han till Byggindustrin.”

Fru talman! Jag ställde två frågor till statsrådet i min interpellation. Den första var: Hur avser regeringen att undvika en kollaps i det för samhällsekonomin helt centrala bostadsbyggandet? Jag uppfattar att svaret på den frågan är att regeringen inte avser att undvika en sådan kollaps.

Min andra fråga, fru talman, var: Hur avser regeringen att möta behovet av drygt 60 000 nya bostäder per år fram till 2030? Jag uppfattar att svaret på den frågan är att marknaden och möjligen breda subventioner till dyrt och ägt småhusboende är modellen som regeringen tänker sig, fru talman.

Är detta rätt uppfattat, Andreas Carlson?

Anf. 18 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Jag tror att man ska uppfatta mina svar på Markus Kallifatides frågor utifrån hur jag har svarat.

När det kommer till vilka åtgärder som kommer att vidtas för att möta behovet av fler bostäder kommer det att behövas åtgärder för att alla olika upplåtelseformer ska finnas tillgängliga. Här finns det ju stora utmaningar på bred front i dag, men som frågan antyder kommer vi att prioritera småhus.

Det kommer vi att göra därför att vi ser att byggtakten och nyproduktionsgraden när det gäller småhus är betydligt lägre i Sverige jämfört med i andra länder i EU. Det är bara 20 procent av nyproduktionen i Sverige som utgörs av småhus, att jämföra med snittet i EU, som är 40 procent. Det finns också mätningar som indikerar att sju av tio gärna vill bo i småhus, så det finns en förväntan att vi ska svara upp mot den önskan.

Det innebär inte att vi är emot andra upplåtelseformer; tvärtom behövs en bredd och ett angreppssätt på detta som inte ställer olika upplåtelseformer mot varandra. Det är inte min ambition, och det är det ingen som har påstått heller.

Vad gäller hur vi ska dämpa effekten och undvika en kollaps har vi, som vi har varit inne på, generella stöd till hushållen för att dämpa effekterna och säkra tryggheten och ekonomin för hushållen. Vi gör också betydande insatser vad gäller den sociala aspekten av bostadspolitiken, där vi bygger vidare på det som från början var ett tillkännagivande från riksdagen om att arbeta med en hemlöshetsstrategi på temat bostad först, för att undvika att fler blir utan bostad. Vi förlänger också det tillfälliga bostadsbidraget för att de med den allra tuffaste ekonomiska situationen ska bli avlastade i detta mycket tuffa läge. Det gäller de familjerna men också hela vårt land i den ekonomiska situation vi nu är i.

Det leder mig till en av de andra frågorna som Kallifatides ställde, nämligen den om konjunkturen. Bostadsbyggande har ju alltid påverkats av konjunkturen. Det är inget nytt, och det är inget nytt den här gången heller. Det har varit så tidigare och kommer förmodligen att vara så även i framtiden.

Därför är det mycket viktigt att de strukturella förändringar som krävs för att få igång byggande finns på plats – och att de även finns på plats när det går bra i konjunkturen. Det har de tyvärr inte gjort; det har ju varit åtta år under den tidigare regeringen då man inte har tagit tag i de problem som finns i ett försök att öka byggtakten. Man har hänvisat – och det görs nu igen i debatten – till investeringsstödet, som när det väl prövas i tuffa tider inte matchas med ett enda öre i Socialdemokraternas egen skuggbudget.

Det fagra talet om investeringsstödet prövas alltså i ekonomiskt tuffa tider. De ansökningar som kommit in motsvarar 16 miljarder kronor, och inte en enda krona kunde Socialdemokraterna lägga in i sin egen skuggbudget när detta prövades. Det är ju förstäeligt, eftersom 16 miljarder kronor utgör nästan halva reformutrymmet om man jämför med BP 2023. Inte ens Socialdemokraterna hade alltså kunnat prioritera detta i regeringsställning, tror jag. Det är i alla fall det som indikeras i den skuggbudget som nu ligger på riksdagens bord från just Socialdemokraterna.

Frågan går alltså tillbaka till Kallifatides och hans eget parti: Vad gjorde man under åtta år? Vilka riktiga strukturella reformer, som har sett till att öka byggtakten så att man kan undvika en kollaps när konjunkturen väl vänder, är man stolt över?

Vi kommer att återkomma. Vi har ett högt tempo, och vi har pekat ut mängder av reformer. Men att tro att vi skulle få fram dem på åtta veckor när politiken varit så eftersatt under åtta år – ja, jag får väl vända på det och tacka för tilltron till regeringen.

Jag ser fram emot en fortsatt god dialog i dessa viktiga frågor.

Anf. 19 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Jag ser också fram emot en fortsatt dialog om dessa väldigt viktiga frågor.

Bostadsbyggandet i Sverige nådde en topp 2021, det vill säga i slutfasen av det socialdemokratiska regeringsinnehavet. Dåvarande statsrådet Johan Danielsson hör enligt min personliga minnesbild till de ministrar i tidigare regeringar som har gett direktiv till allra flest utredningar. Många av dessa kommer Andreas Carlson troligen att vara mottagare av under mandatperioden, så vi kommer att få anledning att diskutera Johan Danielssons initiativ.

Fru talman! Den socialdemokratiska budgetmotionen innehåller ett förslag om ett bemyndigande omfattande 8 miljarder kronor i investeringsstöd. Det är inte noll. 8 miljarder är mer än noll, Andreas Carlson. Jag tycker att det är viktigt att vi håller oss till fakta.

Mitt förslag här och nu för att undvika den slakt som Skanska Sveriges vd talar om och den nedgång som statsrådet själv ser och beskriver i sina svar till mig, till journalister, till branschen och så vidare är att regeringen ska överväga att göra någonting som den är ganska skicklig på, nämligen att kanske bryta lite grann mot ett vallöfte eller två och faktiskt återinföra ett stöd till nybyggnation – för att undvika en kollaps i det för samhällsekonomin så viktiga bostadsbyggandet.

Anf. 20 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Tack, Markus Kallifatides, för samtalet! Ja, byggbehovet är fortsatt stort. Det är vi överens om. Sedan har vi kanske olika syn på vilka åtgärder som behövs. Men vi kommer att återkomma med en mängd reformer. Det finns en del utredningar som kommer in till regeringen, och vi kommer att överväga de förslagen också.

När det gäller just investeringsstödet är det riktigt att bemyndiganderamen höjs, men några nya medel anslås ju inte. Det är lätt att höja bemyndiganderamen, men det är ganska svårt att betala ut medel om det är tomt på kontot. Det är att bygga ett luftslott, skulle jag vilja säga till protokollet och alla andra som följer debatten med stort intresse.

Jag ser fram emot att återkomma med reformer som kommer att förenkla byggregler betydligt. Det gäller både småhusbyggen och flerbostadshus. Det handlar om att gå från väldigt detaljerade detaljkrav till mer av funktionskrav.

Det är också viktigt att få fram mer byggbar mark. Detta har varit uppe i debatten, och det kan kanske låta som om detta är lösningen. Men jag vill betona att det inte finns en enskild lösning. Detta visas tydligt av investeringsstödet. Man kan inte satsa allt på en enskild tårtbit. Det kommer inte att lösa de strukturella problem som finns. Det krävs ett bredare angreppssätt och att man har ett högt reformtempo i alla delarna. Det kommer regeringen att ha. Vi kommer att återkomma om detta.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2022/23:73 om åtgärder för fortsatt byggande

Anf. 21 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Denis Begic har frågat mig vilka åtgärder jag tänker vidta för att byggandet, oavsett bostadsform, ska fortsätta.

Jag vill börja med att hänvisa till mitt svar tidigare i dag till Markus Kallifatides, som ställde en snarlik fråga. Jag konstaterade då att det behöver byggas mer över hela landet för att möta det beräknade behovet av nya bostäder, men också att det befintliga beståndet behöver utnyttjas bättre. Vidare behövs insatser som gör att hela plan- och byggprocessen kan bli mer effektiv.

Jag upprepar därför också vad jag svarade i den debatten, nämligen att reformer ska tas fram för att öka tillgången till byggbar mark och reglerna för att bygga ska förenklas betydligt. Kommuner ska uppmanas och stimuleras att höja sin planberedskap, särskilt vad gäller småhus. För att människors efterfrågan och behov av bostäder ska mötas är det viktigt att det finns ett utbud av olika typer av upplåtelseformer och bostäder som passar i olika skeden av livet. Det ska även vara möjligt att flytta mellan olika boendeformer. Reformerna ska genomföras som ger incitament till ökat byggande, inte minst för att tillgängliggöra bostäder för grupper som i dag har svårt att komma in på bostadsmarknaden. Det ska tas fram reformer som möjliggör för fler att äga sitt boende.

Anf. 22 DENIS BEGIC (S):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret, även om det hänvisades till den föregående debatten!

I regeringens budget finns inte en enda stavelse om hur vi ska bygga fler bostäder. Det är ett riktigt slag i magen för alla de unga som vill flytta hemifrån. Bostadsbyggandet bromsar inte in – det tvärnitras.

Det är inte bara för ungdomar som vill flytta hemifrån som det behöver byggas mer. Det är också för att bostadskarriären ska kunna fortsätta. Då kan även ungdomarnas föräldrar flytta från större hus och lägenheter, där i sin tur en ung familj kan flytta in. Därför är det viktigt att det byggs så mycket så möjligt.

Av regeringsformen framgår att det allmänna ska trygga rätten till arbete, bostad och utbildning. Det ingår i de grundläggande målen för den offentliga verksamheten. Därför kan man som regering inte luta sig tillbaka och tro att marknaden ska lösa dessa problem. Om inte bostadsministern känner till det kan jag nämna att det inte bara är här i Sverige som man tycker att man behöver stötta bostadsbyggande med till exempel investeringsstöd, som nämndes tidigare här. Det görs så i Tyskland, Holland och våra grannländer. Det bör vi också göra här i Sverige. Finland, som är hälften så stort befolkningsmässigt, ger motsvarande cirka 40 miljarder kronor till bostadsbyggandet.

Men för mig handlar bostadsbyggandet inte bara om att få fler bostäder. Det handlar om mycket mer. Det handlar om att man kan flytta till orter och få jobb. Det är alltså också en arbetsmarknadspolitisk fråga.

När nu norra Sverige har stora behov av människor som kan ta jobb är det viktigare än någonsin att det finns bostäder att tillgå. Jag vet att den nuvarande regeringen har glömt halva Sverige, men just nu skapas det massor med jobb i de norra delarna av Sverige. Därför är det också viktigt att man stimulerar byggandet av bostäder i norra Sverige. Om de är tillfälliga eller för alltid spelar ingen roll. Om det är lägenheter eller villor spelar ingen roll. Viktigast är att människor kan flytta och ta jobb. Man kan inte som regering luta sig tillbaka och tro att någon annan ska lösa problemen.

Bostadsministern måste vara lyhörd för hur läget ser ut, framför allt när vi nu går in i en lågkonjunktur. Därför vill jag höra av bostadsministern hur man ska kunna få fler bostäder att byggas, just med hänsyn till det arbetsmarknadsläge vi har. Det framgår varken av budgeten eller av slottsavtalet.

Anf. 23 ISAK FROM (S):

Fru talman! Tack, Denis Begic och Markus Kallifatides, för väldigt viktiga interpellationer!

Ska vi ha en långsiktig bostadspolitik med små lägenheter och så vidare kanske det behövs ett stöd. I dag har vi en situation där många har gjort bostadskarriärer. Men många äldre som sitter med stora hus vill flytta till en mindre hyresrätt. Det har blivit svårare och svårare.

Ska man ha långsiktigt stöd, eller ska det vara panik och klippta stöd? Det är ganska stor skillnad, särskilt om man från en dag till en annan avser att stöden försvinner. Och oavsett om det gäller stöd till byggande av hyresrätter eller stöd till miljöbilar är den här regeringen väldigt duktig på att klippa stöd – lika duktig som man är på att misslyckas med att uppfylla vallöften.

I norra Sverige pågår den gröna industriella revolutionen. Det kan inte ha missats av någon. Det handlar om 100 000 nya arbetstillfällen fram till 2035 i kombination med en demografisk kurva i fel riktning.

Det handlar om Skellefteå, Gällivare, Boden, Luleå och Kiruna. Till detta kommer Umeå, som kontinuerligt växer med 3 000 nya invånare och 2 500 nya bostäder varje år. Det är den stad i norra Sverige och kanske i Sverige som helhet som har haft mest kontinuitet i sin växt under de senaste 25–30 åren.

Detta sker i ett område – Skellefteå, Gällivare och Boden – där bostadsmarknaden inte har varit speciellt van vid att växa. Det är klart att de stöd som aviserades var väldigt välkomna. Det gjorde också att många företag valde att etablera sig där. Just nu ser vi en tillbakagång. I Norrlandsfondens konjunkturbarometer för norra Sverige kunde man se att just bostadsbolagen känner en stark oro för framtiden.

Det här riskerar att skada hela Sverige. Det skadar klimatpolitiken, och det skadar möjligheten att få människor i arbete. Förra veckan träffade vi Arbetsförmedlingen i Skellefteå, som har ett nationellt uppdrag att få människor att kunna flytta till Sverige. De säger att det finns jättemånga som är intresserade. Arbetslösheten är stor inte minst i Sörmland, och väldigt många är intresserade av att flytta till norra Sverige. Men då måste man ju ha någonstans att bo. Grunden för hela den mänskliga tillvaron är att man har någonstans att bo. Då behövs en bostadspolitik som tar hela frågan på allvar.

Städer som Skellefteå och Luleå, med ganska starka lokala ekonomier och bostadsbolag, har kanske lite bättre förutsättningar för att klara detta. Men för kommuner som Boden och Gällivare, som kanske ska fördubbla sin befolkning helt och hållet samtidigt som de ska ställa om från en gruvproduktion till en annan, är det här fullständigt ohållbart. Här behövs hela samhällets stöd. Det saknar vi i dag, Andreas Carlson.

Regeringen bör avisera en helhet när det gäller detta. Om man vill få arbetslösa människor i arbete så finns dessa arbeten i norra Sverige, men då behövs bostäder.

Anf. 24 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Sverige ska ha en långsiktig och hållbar bostadspolitik för alla. Fler ska kunna förverkliga sina boendedrömmar. Människor ska också kunna flytta dit där arbeten finns.

Regeringen anser att det behövs fler bostäder, för att underlätta för ungdomar att få sin första bostad och för att bidra till flyttkedjor samt lokal och regional utveckling. Det berördes i de båda tidigare inläggen. Regeringen ska därför ta fram strukturellt riktade reformer, för att öka byggandet och inte minst för att tillgängliggöra bostäder för grupper som i dag har svårt att komma in på bostadsmarknaden.

Jag ser ett stort engagemang för att utvärdera andra partiers politik. Jag förstår att det pågår en eftervalsdebatt och analys i det socialdemokratiska arbetarepartiet. Jag ser fram emot dessa och hade gärna suttit som en fluga på väggen och lyssnat på till exempel Isak Froms inlägg i de debatterna.

Isak From säger här att människor måste ha någonstans att bo och att det krävs att man tar hela frågan på allvar. Vi har haft goda år bakåt. Det har byggts i hög takt, men man har ändå inte genomfört de strukturella reformer som hade kunnat lösa problemen på bostadsmarknaden. Det har

inte förenklats i den takt som krävts, det har inte tagits fram byggbar mark i den omfattning som behövs och stegen in på bostadsmarknaden har inte förbättrats.

Småhusbyggandet har också varit eftersatt. Som jag beskrev i mitt tidigare inlägg består bara 20 procent av nyproduktionen i Sverige av småhus, jämfört med 40 procent i övriga EU. Man kan såklart hänvisa till flyttkedjor och att fler ska flytta från sina hus för att andra ska flytta in. Att få flyttkedjorna på plats, som det talats om i decennier, är också något som regeringen har på sin agenda. Men när Socialdemokraterna har haft makten och kunnat påverka det på allvar har de inte tagit ansvar för det.

Under de här första sju och en halv veckorna har vi pekat ut en rad olika områden där det ska tas fram reformer. Vi kommer att ha ett högt reformtempo, och vi kommer att återkomma till Sveriges riksdag när det gäller detta.

Precis som också nämnts tidigare är det nu ett oerhört tuft ekonomiskt läge, ett helt annat läge. Vi har hög inflation, vi har höga räntor och vi har stigande priser och minskad köpkraft för de svenska hushållen. Jag tror inte att någon i kammaren är förvånad över att det får effekt på bostadsbyggandet. Så har det alltid varit, och så kommer det förmodligen att vara även i framtiden. Då blir det ännu tydligare att det brister och att man inte har tagit tag i de strukturella utmaningarna. Det är det som den här regeringen nu har på agendan.

Vi kommer att ha ett högt reformtempo för det, just för att människor ska kunna flytta dit där jobben finns. Man vill kanske flytta av andra anledningar också. Det ska finnas tillgång till bra bostäder i olika upplåtelseformer. Vi ska inte ställa olika boendeformer mot varandra. Det krävs ökat byggande i alla olika former som kan tänkas. Det står på den här regeringens agenda. Vi kommer att jobba aktivt med detta. Jag ser fortfarande fram emot goda samtal om detta i Sveriges riksdag och var de än kan ske.

Anf. 25 DENIS BEGIC (S):

Fru talman! Min fråga var vilka konkreta reformer som statsrådet och regeringen arbetar med. Det är inte särskilt förtroendeingivande att gång på gång hänvisa till mantrat "reformer ska genomföras". Berätta för oss i kammaren och de som tittar på tv vilket arbete som egentligen pågår i Regeringskansliet och departementet, Andreas Carlson. Om det vet vi ingenting.

Vi vet dock att det råder brist på bostäder. Vi vet att lösningen är att bygga fler bostäder. Vi vet att de högerkonservativa partierna har avskaffat investeringsstödet, som har varit ett avgörande incitament för att bygga hyresrätter med rimliga hyror. Allt detta vet vi. Men frågorna som behöver svar är: Vad planerar regeringen att göra? Vilka reformer är på gång? Och när kan man förvänta sig att de levereras?

Bostadsbristen är för många människor något verkligt här och nu. Dessa människor kan inte bo i reformer som ska genomföras. Det är dessutom oklart när och hur dessa reformer ska genomföras. Människor behöver tak, golv, väggar, fönster, el, vatten och avlopp. De behöver hyresrätter, bostadsrätter, villor och radhus.

Jag har full respekt för att statsrådet arbetar hårt och att det blir många och långa dagar. Jag ser framför mig att statsrådet kommer till departe-

mentet tidigt på morgonen, och säkert går hem sent på kvällen. Men hur fördriver statsrådet tiden däremellan? Vad är det egentligen som uträttas? Hur ser det konkreta arbetet ut? Och när blir det något synligt resultat? Är det i år, nästa år eller om fyra år? När kan vi se resultaten?

Fru talman! Jag vet att frågorna är många, men de är viktiga för många människor i det avlånga landet Sverige. De förväntar sig svar. Därför är det en skyldighet för mig och oss i oppositionen att åtminstone försöka få mer konkreta svar än att ”reformer ska genomföras”.

Jag ber ministern att ge oss åtminstone något exempel på hur det skulle kunna bli fart på bostadsbyggandet.

Anf. 26 ISAK FROM (S):

Fru talman! Andreas Carlson! Man blir lite fundersam. Finns det någon samordning i Regeringskansliet? Har du och arbetsmarknadsministern haft möte? Det behövs såväl utbildningar som infrastruktur och bostäder för att den gröna industriomvandlingen ska vara möjlig. Alla delarna behövs. Min uppmaning är att ni bör samordna detta i Regeringskansliet. Utan bostäder blir det ingen grön industriomvandling. Alla reformerna behövs, varendaste en.

Nu sköter man det på olika sätt. På campus i Skellefteå har man nu byggt bostadsbaracker, som kanske kan jämföras med attefallshus i storlek; jag vet inte riktigt. Det beror på att det är andra som bor i studentlägenheterna i Skellefteå. Det är människor som har flyttat dit för att jobba i vården och industrin. Samtidigt byggs det nu flera tusen nya lägenheter. Men det kommer att behövas såväl i Skellefteå som i Boden, i Luleå och i Kiruna.

Alla delarna är viktiga. Uppe hos oss är det inte känt för att vara speciellt trångt. Det är inte brist på mark som är orsaken. Det har traditionellt varit brist på kapital, intresse och en marknad.

Nu har vi en marknad som dessvärre har varit väldigt överhettad. Det har varit mycket viktigt att vi haft ett organiserat långsiktigt stöd för billiga hyresrätter. Nu när det ”klippts” ser vi en stor oro från bostadsföretagen. Detta skapar ytterligare oro i hela kedjan, vilket också skadar synen på den gröna industriomvandlingen. Ni har mycket att göra, Andreas Carlson.

Anf. 27 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Det stämmer att vi har mycket att göra, som Isak From säger. Jag ser fram emot det arbetet. Vi kommer att ha ett väldigt högt tempo.

Vad gör statsrådet på dagarna? Det var Denis Begics fråga. Ett exempel handlar om att bostadsbyggandet behöver vara ett högre värderat intresse bland de andra. I dag kommer bostadsbyggandet ibland längst ned eller längre ned på listan över olika intressen när det ska prövas i olika planer. Det var därför den förra regeringen gav ett uppdrag om en förstudie kopplad till nationell fysisk planering. Ett av de första möten jag haft gällde detta. Vi har vinnlagt oss om att arbetet ska bedrivas i högt tempo och i enlighet med den nya regeringens ambition att tillgängliggöra byggbar mark.

Förstudien ska titta närmare på till exempel hur riksintressesystemet, där statens anspråk på mark och vatten främst tar sig uttryck, skulle kunna förändras för att i högre grad svara mot de behov som finns i samhället i

dag. Det här uppdraget ska ge tydligare förutsättningar för en långsiktigt hållbar användning av mark och vatten samt en effektiv fysisk planering och prövning. Vi vet att det här har varit en konfliktfråga i tidigare regeringar. Det är en fråga med olika intressen. Men för den nya regeringen är det viktigt att det här går i ännu högre tempo, så att vi kan lyfta fram och prioritera byggande av bostäder som ett intresse som inte ska stå längre bak i kön.

Det andra exempel som jag tänkte nämna bland de många som vi har huggit in på direkt och som jag jobbar med handlar om att gå från detaljkrav på byggandet till mer av funktionskrav för att kunna snabba på processerna och göra det betydligt enklare i varje led. Här finns det mycket mer att göra, men det är ett exempel på vad vi arbetar med.

I budgeten finns det även med andra reformer, och vi jobbar för att ta fram dem. Det står inte bara skrivet i budgeten, utan den förbinder oss också till att faktiskt ta fram reformer. Det är en viktig deklaration under våra första veckor att det är det här vi kommer att arbeta med.

Jag ska också kommentera det som Denis Begic sa om att man inte kan bo i "reformer som ska genomföras". Nej, och man kan inte heller bo i utredningar. Vi hörde av Markus Kallifatides i den föregående interpellationsdebatten att den tidigare bostadsministern tillsatte många utredningar. Jag skulle kunna kontra till Begic och säga att man inte kan bo i de utredningarna heller. Då börjar vi diskutera på ett ganska osakligt sätt, och det är inget som den bostadspolitiska debatten gynnas av. Det viktiga är ju att ta fram reformer i alla delar. Det finns ingen quickfix. Inte heller investeringsstödet var en sådan, vilket visade sig när det väl prövades.

Isak From sa att man avskaffar stödet från en dag till en annan. Nej, så är det inte, utan det följer av ett riksdagsbeslut, och vi avskaffar det på ett mycket ansvarsfullt sätt. Vi tillför också 3,8 miljarder kronor för att de som har fått stöd beviljat och har påbörjat byggen ska kunna få medel utbetalade även under de kommande åren. Det sker alltså på ett ansvarsfullt sätt, och vi avskaffar det inte från en dag till en annan.

Jag ska också svara på en av de avslutande frågorna. Finns det någon samordning i regeringen? Ja, det finns det.

Anf. 28 DENIS BEGIC (S):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaren. Som ministern märker finns det ett stort engagemang för de här frågorna och många olika perspektiv för hela Sverige. Det gläder mig att ministern tar till vara de utredningar som initierades av den socialdemokratiska regeringen för att kunna bygga fler bostäder.

Jag håller med om att vi inte ska raljera över de här sakerna, för det är otroligt viktigt att människor har tak över huvudet. Min mening var inte att raljera, utan min mening var att vi i Sverige behöver bostäder för att det här landet ska utvecklas på det sätt som vi alla vill. Det handlar om grön omställning, om jobb och om att flytta dit där arbete finns. Det är detta jag har ställt en interpellation om, och det är förstås också det jag förväntar mig svar av ministern om.

Jag kan lova ministern en sak, och det är att vi inte kommer att vara tysta. Det kommer förmodligen att komma fler interpellationer, fler frågor och fler debatter om detta. Vi får inte glömma att det fortfarande finns

många människor som har stora behov av bostäder – återigen: oavsett form.

Därför har det varit min förhoppning att jag ska få svar på hur man kan bygga fler små bostäder. Om inte investeringsstödet är svaret skulle jag gärna vilja veta om svaret är ränteavdrag, förmånliga lån eller någonting annat som den här regeringen kan införa så att människorna kan köpa sin första bostad. Det finns goda exempel runt om i Europa, exempelvis i Finland, Tyskland och Holland. Jag tror inte att vi behöver uppfinna hjulet. Vi behöver ta tag i det här, framför allt nu när det är lågkonjunktur. Det är då man ska satsa.

Tack för debatten!

Anf. 29 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Jag vill tacka Denis Begic, som har ställt interpellationen. Jag tackar för ett gott samtal och ser fram emot fortsatt dialog.

Jag har ännu inte kommit in på de tillkännagivanden som ligger på både riksdagens och regeringens bord och som den tidigare oppositionen tog fram. Här finns det flera goda idéer och förslag som också i stor utsträckning är inspirerade av våra grannländer. Det finns till exempel ett förslag om hyrköp. Det är klart att alla tillkännagivanden som vi nu har på bordet är en del av regeringens arbete. Vi hanterar dem på olika sätt och kommer att återkomma till hur vi respekterar beslut som fattats i riksdagen om tillkännagivanden. Det är en del av arbetet.

Jag ser fram emot fortsatta samtal. På tisdag kommer jag att besöka civilutskottet, där jag vet att Begic är ledamot. Jag är då öppen för dialog och får säkert fler frågor, förslag, tips och idéer, fru talman. Jag tackar för interpellationsdebatten. På återseende!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2022/23:41 om nya stambanor i järnvägs-systemet

Anf. 30 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Gunilla Svantorp har frågat mig vad regeringen menar med att man inte avser att fullfölja utbyggnaden av nya stambanor och vad den separata analysen av de planerade etapperna ska innehålla som inte redan finns utrett.

Regeringens ställningstagande innebär att utbyggnaden av systemet för höghastighetståg inte fullföljs. Analysen av de tidigare planerade etapperna, som ingår i den nu gällande nationella planen, syftar till att bedöma hur de bör hanteras utifrån de nya förutsättningarna. Regeringen anser generellt att järnvägsinvesteringar i första hand bör underlätta för arbetspendling och godstrafik.

Anf. 31 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Jag tackar så mycket för interpellationssvaret. Jag tycker dock verkligen inte att det var något svar över huvud taget. Jag skrev interpellationen för att jag tillsammans med väldigt många andra är bekym-

rad över regeringens besked om att stoppa utbyggnaden av nya stambanor. Man säger sig vilja utreda mer saker. Men frågan om nya stambanor är ju utredd på längden och tvären hur mycket som helst. Det finns tusentals sidor om behovet av nya stambanor.

Jag skulle vilja backa tillbaka till tiden när Fredrik Reinfeldt var statsminister och vi hade den så kallade Sverigeförhandlingen. Man kan tycka mycket om den. I vilket fall som helst tecknades då avtal mellan staten, regioner och kommuner om till exempel medfinansiering och byggande av nya stambanor där ny infrastruktur skulle gå fram.

Det sker och pågår just i detta nu att man bygger ut och har varit med och medfinansierat. I och med detta besked bryter man avtalet. Varför gör man det? Vad tror man att man gör med tilliten mellan de olika politiska nivåerna i vårt samhälle och hos människor som har förväntat sig att kunna flytta in i nya bostäder och kunna ta tåget till sitt jobb?

Tågresandet har de senaste 20 åren fördubblats. Tågbolag, kollektivtrafikmyndigheter, industrin och andra aktörer som önskar tåglägen, det vill säga plats och tid i vårt järnvägsnät, har ökat med mer än 50 procent åren 2017–2020, för att bara ta några år som exempel.

Godstrafiken ökar varje år. Det är trångt på våra spår. Fler tåg samsas om samma spår, och nya spår tar väldigt lång tid att bygga. Det vet vi allihop. Nya stambanor har väldigt många fördelar. Det ökar storleken på våra regioner. Det gör det smidigare att arbetspendla. Det förbättrar kapaciteten så att vi lättare kan flytta gods från vägar till järnvägen. Det är någonting som vi har förbundit oss att göra för att vi ska minska klimatpåverkan.

Jag vill fråga statsrådet: Hur avser regeringen att ta sig an den stora bristen på kapacitet på järnvägen med de besked man har gett att man tänker stoppa byggnationen av nya stambanor?

Anf. 32 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Fru talman! Jag såg fram emot statsrådets svar på Gunilla Svantorps interpellation. Jag såg fram emot att vi skulle kunna få svar på otydligheten kring vad som egentligen ska hända med de planerade stambanorna. Vi skulle kunna få något slags besked om vad analyserna innebär om de sträckor där planeringen redan är igång. Det är viktiga frågor som behöver besvaras. Men tyvärr fick riksdagen och det svenska folket inget tydligt besked i det svar som gavs här i dag.

Fru talman! Det är ju nämligen etapper där planeringen redan är igång som regeringen äventyrar. Det gäller exempelvis Ostlänken, där planeringen är väldigt långt gången. Sträckan Göteborg–Borås är en annan etapp, och så även sträckan Lund–Hässleholm. Jag som skåning tänker uppehålla mig lite vid den sista sträckan, som är en av de som regeringen menar kräver ytterligare analys.

Fru talman! Det har fortfarande inte framgått vad det är som behöver analyseras. Planeringen är som sagt igång. Trafikverket meddelade så sent som den 28 oktober att man i lokaliseringsutredningen ska studera ytterligare ett alternativ till sträckning. Det pågår således redan en omfattande analys av sträckan. Vad är det för ytterligare analyser och utredningar som regeringen menar behövs?

Statsrådet nämner också i sitt svar att utbyggnad av järnväg i första hand ska ske på sträckor som gynnar arbetspendling och godstrafik. Stats-

rådet är säkert väl medveten om den stora mängd gods som kommer via järnväg över Öresundsbron och Trelleborgs hamn från kontinenten för vidare frakt upp i landet. När Fehmarn Bält-förbindelsen blir klar 2029 finns det prognoser som visar på att mängden gods kan fördubblas år 2035 jämfört med år 2020. Sträckan Lund–Hässleholm är redan i dag hårt belastad av godstrafik, och mängden kommer alltså knappast att minska i framtiden.

Fru talman! Regeringen har som sagt också uttryckt att sträckor för arbetspendling ska prioriteras. Statsrådet har säkert varit i Skåne. Om inte hoppas jag han tar sig tid att åka dit. Det är i varje fall många skåningar som dagligen reser på sträckan Lund–Hässleholm för att pendla exempelvis till arbetet i Malmö eller Hässleholm eller till studierna i Lund. Det blir därför ännu svårare att förstå vad det är som ytterligare behöver analyseras.

Innan dagens debatt sökte jag på beläggningen på tågen mellan Lund och Hässleholm en fredag klockan 07.00. Enligt Skånetrafikens app är tåget som avgår från Lunds central 07.02 70 procent fullt enligt prognos. Regeringen menar väl inte att dessa tåg med 70-procentig beläggning en mörk fredagsmorgon i Sveriges sydligaste län består av nöjesresande?

Fru talman! Om vi bortser från att Sverige behöver nya stambanor för att möjliggöra för fler att arbetspendla, såväl dagligen som veckovis med tåg, och för att godsmängden kommer att öka drastiskt när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar, finns det åtminstone inga skäl till att ytterligare analysera sträckor som redan planeras. De har utretts och planerats länge. På sträckan Lund–Hässleholm görs redan i dag ytterligare analyser. Sträckorna som varit desamma i 170 år är redan i dag hårt belastade av trafik för arbetspendling och godstrafik.

Riksdagen får inget svar på vad det är som ytterligare behöver analyseras. Då finns det ingen anledning att dra fötterna efter sig. Det är helt enkelt bara att se till att fler människor kan ta sig till jobbet varje dag med tåg och att mer gods kan flyttas över till järnväg i Skåne såväl som i resten av landet.

Anf. 33 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Jag ska börja med att svara på frågan om bakgrunden till det beslut som regeringen har aviserat om att inte fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg.

Regeringen prioriterar upprustning av befintlig järnväg, bättre vägstandard och utbyggnad av laddinfrastruktur före investeringar i höghastighetståg. Behoven inom infrastrukturen är mycket stora. En satsning på nya stambanor för höghastighetståg riskerar att tränga undan andra nödvändiga investeringar.

Övriga investeringar i befintligt järnvägssystem och nya spår innebär att tåg kommer att färdas snabbare i framtiden även utan stambanor för höghastighetståg. Investeringar i befintliga banor kan komma på plats snabbare än utbyggnad av nya stambanor.

Vi ser också att det finns stora behov i de norra delarna av landet när det kommer till godstransporter. Man behöver titta på detta på ett seriöst och ansvarstagande sätt. Det gäller i synnerhet när vi också har en mycket omfattande kostnadsökning till följd av det nya ekonomiska läget som är väldigt tufft, vilket såklart påverkar kostnaderna för dyra infrastrukturprojekt.

Satsningar på järnvägen bör i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik. Det stärker jobb och tillväxt i hela landet. Utifrån prioriteringar av den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan avser regeringen därför att inte fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg.

Fru talman! Den förra regeringen valde att driva på höghastighetstågprojektet med mycket stora kostnader och bristande kontroll, något som har kritiserats av Riksrevisionen. Det innebär en stor besparing att inte fullfölja de nya stambanorna.

När det kommer till analysen om de sträckor och etapper som finns inom nuvarande nationell plan kommer regeringen att återkomma. Analyserna ser förstås olika ut beroende på var de olika etapperna ligger i plan. Exempelvis kan man nämna som en omständighet att den södra sträckan Lund–Hässleholm fortfarande planeras för tåg med hastigheten 320 kilometer i timmen på banorna.

Det är någonting som man kan analysera. Kan det finnas olika andra åtgärder som kan göras för att minska flaskhalsarna i systemet när det gäller godstrafik och som också underlättar för arbetspendling? Det ska ses utifrån de egna behoven och inte som ett led i en nationell stambana för höghastighetståg som vi inte går vidare med. Det är den typen av analys som behöver göras. Det ska förstås också ses i ljuset av att Fehmarn Bältförbindelsen öppnar 2029. Det kommer att ställa andra frågor som kräver svar och långsiktighet.

Jag kan också i det sammanhanget lugna ledamoten Adrian Magnusson. Jag har varit i Skåne, och jag ser fram emot många fler besök och också goda samtal om förutsättningarna.

När det kommer till frågan om ingångna avtal förutsätter de avtalen ett regeringsslut. Det står väldigt tydligt i avtalen, så det är inte ett avtalsbrott. Det har också varit känt innan valet att de fyra partierna som samarbetar om regeringen inte hade för avsikt att gå vidare med hela projektet vad gäller stambanor för höghastighetståg, så det är inte en överraskning.

Vi kommer att ta oss an bristerna i kapacitet vad gäller godstrafik och även arbetspendling. Det är mot bakgrund av detta som vi säger nej till den mycket höga kostnaden för projektet. Pengarna kan i stället komma till nytta genom att man exempelvis börjar beta av den mycket stora underhållsskuld som finns i det svenska järnvägsnätet.

Anf. 34 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Det måste vara svårt att vara statsråd och helt och hållet behöva byta åsikt från den man tidigare har framfört i den här kammaren.

Jag skulle vilja citera ur en motion: ”Satsningen på exempelvis mer regional järnväg blir effektiv om nya stambanor också byggs. Transportsystem hänger ihop och kräver långsiktighet samtidigt som det måste finnas en jordmån för innovationer som förändras över tid. Det enda som inte behövs är ’vänta och se’. Det har vi prövat länge nog. Bygg nya stambanor med Jönköping som naturligt nav.” Det här var alltså en motion av det nuvarande statsrådet. Det måste vara svårt att byta åsikt.

Jag tänker så här: Att gömma sig bakom att saker ska utredas är okej om saker inte är utredda. Men den här saken är utredd på längden och tvären. Vad skulle nya kunskaper innebära i en ny utredning? Det har inte ministern svarat på.

Jag hörde häromdagen i ett forskningssammanhang någon säga: Det finns inget kvar som inte redan är beforskat, utan det handlar mer om att sammanställa det som redan finns. Ett tips till ministern skulle kunna vara att faktiskt titta på det som redan finns och att utifrån det gå vidare med det som vi ändå länge har sagt behövs.

När ministern ser alla de utredningar som redan finns – hur kan han då landa i att det behövs ytterligare utredningar? Ser ministern inte faran i att det blir fördröjning och förseningar? Jag tycker att det är allvarligt.

Vi ser att vi har starkt växande regioner som kräver kompetens, erfarenhet och kunskaper för att företag och offentlig sektor ska kunna växa. Det kräver väl fungerande transporter och god tillgänglighet. Det är en förutsättning för svensk ekonomi och för svensk konkurrenskraft.

Vi i Socialdemokraterna är ganska tydliga med att vi vill utveckla transportinfrastrukturen ännu mer. Vi har gjort det under många, många år. Sedan vet vi att vi har underhållsskulder och så vidare; det är inte bara S-regeringen utan också tidigare regeringar som har det. Men vi måste göra någonting åt de flaskhalsar som finns. Vi måste ju ändå vilja framåt i det här.

Vi vet att det är spårbrist. Då tänker ni på att göra underhåll, och det måste vi självklart göra på de spår vi redan. Men vi måste också ha nya spår – det måste väl ändå ministern förstå!

Ministern stod alldeles nyss här i talarstolen och sa: Vi prioriterar upp- rustning av befintlig järnväg. Samtidigt tar man i budgeten bort 750 mil- joner kronor och flyttar över pengarna till vägunderhåll. Det är en väldigt konstig prioritering.

Jag tycker också att det är konstigt att stå och säga att vi behöver titta på det här seriöst – precis som att man inte har tittat på det seriöst under ett tjugotal år! Det är ju det man har gjort hela tiden. Det är därför vi har hur många utredningar som helst.

Ministern sa i en tidigare interpellationsdebatt att man inte kan bo i utredningar. Nej, och man kan inte heller åka tåg genom att fortsätta att utreda. Det är faktiskt handling som krävs, ungefär som ministern efterfrå- gade i sin motion när han var riksdagsledamot. Det är handling som krävs, inte att vänta och se.

Vad vill statsrådet mer än att stoppa redan pågående projekt? Hur tän- ker statsrådet bidra till att vi faktiskt får fler spår, vilket är den stora utma- ningen i vårt land?

Anf. 35 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Fru talman! Jag vill egentligen fortsätta på samma linje som Gunilla Svantorps var inne på. Det är redan trångt på de här sträckorna i dag – de 170 år gamla sträckorna. Det är väldigt, väldigt trångt. Det är stora flask- halsar som påverkar tillväxt och utveckling i hela landet, och jag förstår inte hur någon utbytt spårväxel här och där ska kunna göra att dessa flask- halsar försvinner.

Jag förstår inte heller varför man fortsätter med att analysera sträck- ningar och fortsätter att utreda. Varför inte bara lämna ett besked? Rege- ringens velande i frågan gör att projekten fördröjas ytterligare. I den ena stunden beklagar man sig över Trafikverkets kostnadsutveckling för att i den andra stunden skjuta det hela framför sig. Det är mycket märkligt.

Vi får inte heller något svar på vad alternativet är. Vad är det för åtgärd som ska vidtas? Ska det vara tio mötesspår mellan Hässleholm och Lund? Är det detta man tänker sig i stället? Eller vad är det man föreställer sig?

I Skåne råder total politisk enighet i frågan. Det moderata regionrådet i den regionala utvecklingsnämnden och den socialdemokratiska kommunstyrelseordföranden i Malmö har uttryckt i Sydsvenskan att de är överens: Det behövs nya stambanor mellan Lund och Hässleholm.

Det gläder mig att det kristdemokratiska statsrådet trots allt vill ha en dialog med Skåne, för det vill nämligen inte alla kristdemokratiska statsråd.

Anf. 36 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Jo, det vill alla kristdemokratiska statsråd. Det har också visat sig i veckan, vilket jag hoppas att Magnusson har noterat.

Min egen uppfattning i frågan kan förstås vara intressant, tycker Gunilla Svantorp. Jag ska svara på frågan. Vi hade en bra och genomgripande diskussion om detta i mitt eget parti. Vi landade där i att som parti inte gå vidare utifrån de kostnader och de stora undanträngningseffekter, inte minst för de norra delarna av landet, som det innebär. Jag är en sann demokrat, och när beslutet fattades på vårt riksting respekterade jag förstås det.

Men jag ändrade också uppfattning i samband med den mycket gedigna diskussion vi då hade, när jag även fick goda argument. Det kan kanske förvåna någon som sitter här i sammanhanget, men en politiker kan faktiskt ändra uppfattning. Jag har ändrat uppfattning i frågan, och det gjorde jag utifrån de mycket höga kostnader och de undanträngningseffekter som detta riskerade att leda till. Och det har jag alltså gjort efter det att jag skrev den motion som Svantorp läste ur här i kammaren, men långt innan jag blev statsråd.

Sedan kommer vi till vilka olika nya kunskaper analysen kunde innebära. Jag ska vara noga med orden här: Det nämns att det pågår en utredning, men det är en analys.

Vi analyserar nu de tre etapperna utifrån det nya läget – att vi inte kommer att gå vidare med att bygga stambanor för höghastighetståg. Bara det att inte bygga de centrala delarna mellan de noder som redan finns i plan innebär potentiellt sett en besparing på 3 miljarder kronor, för det är det som finns i nationell plan bara för att planera sträckorna. 3 miljarder kronor kan användas till mycket järnvägsunderhåll och andra skriande behov här och nu.

Varför användes då inte de 750 miljoner kronor som Gunilla Svantorp pekade på och som flyttades över till vägunderhåll? Jo, det var för att när vi kom till Regeringskansliet och öppnade dörren den första dagen låg det ett faktum på bordet, nämligen att Trafikverket bedömde att man inte kunde omvandla dessa pengar till – vad det nu var ni ville omvandla dem till. Man kunde inte omvandla dessa pengar till underhållsåtgärder, utan de hade helt enkelt brunnit inne.

Då bedömde vi att det var bättre att hantera skattebetalarnas pengar på ett ansvarsfullt sätt och använda dem till vägunderhåll för nästa års budget i stället för att låta dem försvinna och inte komma någon resenär till del.

Frågan varför pengarna hade brunnit inne eller varför de inte hade kunnat användas kan lika väl riktas till den tidigare infrastrukturministern, och

detta kan säkert Gunilla Svantorp lösa på en kafferast efter ett gruppmöte eller så.

Vad kommer då de olika kunskaperna att innebära? Det är att se över exempelvis spårstandard, inte minst på sträckan i Skåne, och att man inte dimensionerar för snabbtåg utan i stället tittar på vilket sätt man bäst bygger bort flaskhalsar och ökar möjligheten för arbetspendling i denna region. Man kan se på vilka sätt man skulle kunna minska fördröjningar, sänka kostnader och undvika undanträngningseffekter.

Men detta arbete kommer vi inte att dra i långbänk, utan det pågår med full aktivitet. Vi är väl medvetna om att besked behöver ges väldigt snart till Trafikverket, som ju arbetar nu. Vi har inte avbrutit något arbete, men vi kommer att återkomma med besked till riksdagen, allmänheten, Trafikverket och alla som har intressen i saken. Och det kommer att ske snabbt.

Det är en analys som görs utifrån de nya förutsättningarna som alltså innebär att vi inte kommer att bygga vidare på de stambanor som tidigare var planerade. Men de tre sträckor som finns i plan analyserar vi och kommer att återkomma till.

Anf. 37 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Tack ändå till statsrådet för tydligheten i det som sägs! Ingen kan tveka om att det inte kommer att byggas några nya stambanor.

Jag vill återkomma till just behovet av nya stambanor och vad det skulle innebära med de planer som finns. Adrian Magnusson tog exemplet nere i Skåne, och jag skulle vilja ta exemplet Borås–Jönköping.

Borås och Jönköping har tillsammans fler invånare än Uppsala, men de har ingen modern järnväg vare sig mellan sig eller till Göteborg. Göteborg är 15 mil från Jönköping. De har enkelspår halva vägen, och sedan tar helt plötsligt rälsen slut. Det finns inget vidare. Man kan inte med bästa vilja i världen tycka att det är okej att det ser ut på det viset.

Nya stambanor enligt det förslag som finns, och som det har jobbat med i flera år, skulle binda ihop Götaland på precis samma sätt som Mälardalen har byggts ihop. Det skulle innebära bättre pendling i Östergötland, Västergötland, Småland och Skåne. Fler människor skulle få fler arbetsplatser att välja på, och fler bostäder skulle kunna byggas på fler ställen. Företagare skulle slippa få ont i magen av att fundera på om deras gods kommer fram eller inte. Det finns många fördelar. Men det bästa av allt är att klimatet skulle må väldigt mycket bättre om mer gods kan flyttas över till järnväg.

De åtgärder som statsrådet nu påstår att han snart ska göra innebär ju inte mer spår, så problemet är ändå att vi har alldeles för mycket tåg på för få spår. Statsrådet har inte svarat på hur han tänker lösa detta. Tack, statsrådet, för debatten!

I detta anförande instämde Lawen Redar (S).

Anf. 38 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Tack till Gunilla Svantorp för interpellationen! Jag ser fram emot ett gott samarbete och dialog med riksdagen – också med trafikskottet. Jag har redan varit en gång i trafikskottet och kommer att vara där igen nu på torsdag, tror jag, för att informera om arbetet med det svenska ordförandeskapet i EU som ju förstås också på många sätt på-

verkar vår del av EU. Då kan vi nog prata mer om detta och säkert även andra frågor.

Jag tycker att jag också har svarat med tydlighet på varför regeringen inte går vidare med bygget av nya stambanor för höghastighetståg och på vilket sätt vi nu analyserar frågan. Vi kommer att återkomma till riksdagen, Trafikverket och alla intresserade med besked i frågan. Då kommer vi att kunna fortsätta den här dialogen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2022/23:52 om kapaciteten på Arlanda flygplats

Anf. 39 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Isak From har frågat mig om jag avser att vidta åtgärder och verka för investeringar för att möta nuvarande och framtida kapacitetsbehov på Arlanda flygplats, och vilka åtgärder och investeringar det i så fall handlar om.

Jag vill börja med att tydligt understryka Arlanda flygplats mycket viktiga roll i det svenska transportsystemet men också som tillväxtmotor för den svenska ekonomin.

Arlanda flygplats är Sveriges i särklass största flygplats med ett omfattande nationellt och internationellt linjeutbud. Den knyter ihop landet med sin navfunktion för både inrikes- och utrikestrafik genom att erbjuda direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Arlanda flygplats bidrar därför till en grundläggande nationell och internationell tillgänglighet för Sveriges befolkning och näringsliv.

Det finns för närvarande två utredningar med bäring på Arlanda flygplats. Den första utredningen, om att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling med Peter Norman som utredare, redovisades den 14 juni i år. Rapporten innehåller många och omfattande förslag och remisshanterades under hösten. Utredningen och remissvaren analyseras för närvarande i Regeringskansliet. I augusti 2022 påbörjade Peter Norman det andra uppdraget att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Uppdraget omfattar alla flygplatser, inklusive Swedavias, och ska redovisas senast den 15 december 2022. En sedvanlig remisshantering förutses därefter.

Regeringen har ännu inte tagit ställning till förslagen i Arlandarapporten eller till den vidare processen. Jag anser dock att det finns ett mervärde i att ta ett samlat grepp om båda utredningarnas förslag och remissinstansernas synpunkter.

Jag kommer därför att återkomma i dessa frågor vid ett senare tillfälle.

Anf. 40 ISAK FROM (S):

Fru talman! Tack till Andreas Carlson för svaret – initialt ser det ju väldigt bra ut!

Jag har ställt den här interpellationen för att jag i både slottsavtal och regeringsförklaring helt och hållet saknade Arlanda. Den nya regeringen och samarbetspartiet Sverigedemokraterna lade däremot en stor tyngd på

Bromma. Men precis som i den tidigare regeringens, och särskilt Tomas Eneroths, arbete är ju Arlanda den flygplats som är central för Mälardalsregionen och för Sverige, särskilt för norra Sverige, när det gäller möjligheten till bra kommunikationer ut i världen.

Peter Normans utredning är tydlig och lämnar flera bra förslag. Det är klart att flera av förslagen skulle det ansvariga statsrådet kunna ta tag i redan nu.

Vi var nog många som efter pandemin nu trodde att kökaoset på Arlanda skulle vara överstökad. Men tyvärr har jag själv provat de mycket långa köerna. Senast i går blev jag uppringd och kontaktad av resenärer som stått i mer än en timme. Detta är en realitet som är här och nu. Ska Arlanda vara konkurrenskraftigt kan vi inte ha en situation där människor faktiskt missar flygen eller får stå i säkerhetskontrollerna väldigt länge.

Det är helt orimligt att Swedavia inte har kunnat ta tag i och fixa den här delen, för kökaoset på Arlanda får ju internationella dimensioner. Det skadar anseendet för Arlanda, för Stockholmsregionen och för hela Sverige. Detta ska ses i ljuset av att våra grannländer Finland och Danmark aviserar stora satsningar i Helsingfors och Köpenhamn på sina centrala flygplatser för att de anser att de kan vara viktiga nav i Norden för resor ut i världen. I Finland har man sedan länge byggt ut kapaciteten på Asien – Japan, Sydkorea, Kina och så vidare. Köpenhamn satsar mot resten av världen och mot Europa.

Norra Sverige och Mälardalen behöver ha en flygförbindelse så att vi med ett byte på Arlanda kan ta oss direkt till Bryssel, Milano eller New York. Vi vill inte se en situation där Arlanda blir omsprunget av andra för att vi har varit senfärdiga.

Peter Normans utredning är viktig. Jag tycker att det finns skäl att redan nu avisera tillsättandet av en Arlandautredning, för här gäller det ju också samarbetet mellan Trafikverket, kommunen, regionen och närområdet.

Hur ska människor ta sig till och från Arlanda? Hur kan vi minska biltrafiken till Arlanda? Hur kan vi öka kommunikationen på järnväg till Arlanda? Hur kan vi säkerställa att alla de som nu vill ta sig från norra Sverige ut i världen kan se Arlanda som navet för detta? Detta är synnerligen viktiga frågor, och många av dessa kan statsrådet ta tag i här och nu.

Anf. 41 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Tack till Isak From, som lyfter den viktiga frågan om Arlanda flygplats. Men det går inte riktigt att prata om Arlanda utan att också prata om Bromma flygplats. Det är tydligt att vi nu har en regering som vill behålla Bromma flygplats som navet för det svenska inrikesflyget. Bromma är en utmärkt flygplats, inte minst eftersom Region Stockholm nu dragit tvärbanan hela vägen fram så att den är mer tillgänglig.

Det är glädjande att nedläggningspolitiken, där man vill lägga ned fungerande infrastruktur, nu har förpassats till historiens skräphög. Det hade blivit permanent sämre för inrikesflyget utan Bromma flygplats. Vi vet också att nya flygplatser inte växer på träd. Det man lägger ned kommer inte tillbaka sedan.

Det är bra att vi har två flygplatser här i Stockholmsregionen. Inte minst under pandemin märkte vi verkligen vad redundans betyder i transportsystemet.

Jag kan också säga att det för min egen region Gotlands del är bra att vi har två flygplatser att välja på. Man har fler valmöjligheter om man ska vidare ut i landet eller världen, och det leder också till ökad konkurrens. Vi vet ju att om vi har två flygplatser och flera flygbolag blir priserna lägre än om vi bara skulle ha en flygplats och ett flygbolag.

Men för att återkomma till Arlanda, som interpellationen handlar om, finns det problem där. Långa köer nämns. Jag kan också säga att när man flyger från Gotland till Arlanda parkeras planet vanligtvis långt ut på asfalten, och sedan får man åka buss in till terminalen eftersom slottarna så att säga är slut. Utöver att det är tråkigt att bli bortprioriterad leder detta också till längre restider.

Vad har man då gjort när det gäller Arlanda tidigare? Vad har man under de senaste åtta åren gjort från politikens sida? Det är tråkigt att konstatera att Arlandarådet mest blev en politisk kuliss. Man kom inte framåt; man kunde inte tävla med Kastrup och Gardermoen under alla de åren.

Man kan fråga sig om det kanske var på grund av pandemin som arbetet med Arlandarådets slutrapport försenades. Kanske till viss del. Men Arlandarådets slutrapport var klar redan i mars 2019, långt innan det förskräckliga viruset nådde Sverige. Det är därför lite magstarkt att som Isak From gör i sin interpellation kräva att man på åtta veckor nu ska åstadkomma allt det som inte åstadkoms på åtta år.

Det behövs mycket för att stärka rollen för Arlanda flygplats som nav i Norden, vilket Peter Normans utredningar har visat – Peter Norman som också är deltidsgotlänning. Det nämns förslag om en till landningsbana, ytterligare en avfart från E4:an och en bättre lösning för tågen. Detta kan låta som en väldigt kort uppräkningslista, men det rör sig om väldigt stora investeringar.

Därför är det bra, tycker jag, att regeringen vill titta på detta samlat och även pröva det mot offentliga finanser. Man kan inte titta på enskilda flygplatser och lägga till eller dra ifrån saker, utan man behöver se inrikesflyget och rollen som nav i Norden som en helhet.

Jag ser fram emot att utredningen blir klar och att regeringen återkommer i frågan.

Anf. 42 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Tack, ledamöterna, för engagemanget i denna viktiga fråga! Jag kan försäkra Isak From om att avsaknaden av Arlanda i Tidöavtalet och regeringsförklaringen inte innebär att Arlanda är nedprioriterat på något sätt. Anledningen till att Bromma däremot finns med är att den flygplatsen har varit ifrågasatt. Bromma kommer, tror jag, att vara en viktig flygplats de kommande åren, av skäl som Jesper Skalberg Karlsson också anför.

Men jag ska fokusera på Arlanda. Jag tror att vi behöver se hur viktigt flyget är och framför allt kommer att vara även i framtiden i Sverige. Här kan jag tänka mig att det har rått lite delade meningar i den tidigare regeringens regeringsunderlag, men detta är den nya regeringen överens om.

Vi ser också hur utvecklingen, inte minst den tekniska utvecklingen, och den klimatomställning som sker inom flyget öppnar för nya möjligheter. Den som kanske känner lite av den flygskam som jag menar att det redan i dag finns ganska små skäl att känna kommer att ha väldigt få skäl att känna den inom sex till åtta år. Göteborgsföretaget Heart Aerospace

räknar med att ha elflyg i luften om sex år, och branschen själv arbetar mot att vara helt fossilfri till 2030. Detta tror jag kommer att förändra resmönster, resvanor och inställning till flyget. Man kommer att se att det är ett mycket viktigt transportslag, bland flera andra.

Därför är det så viktigt med utveckling av flyget, och det är därför vi, som jag sa i mitt inledande svar, kommer att hantera de två utredningar som nu finns på bordet – både den nyss avslutade av Peter Norman och den av samma utredare som snart går i mål – för att se över detta och se vilka utmaningar och förslag som behöver hanteras när det gäller flyget.

Jag ska nämna ett positivt förslag från min företrädare, socialdemokraten Tomas Eneroth. I nationell plan finns ett uppdrag till Trafikverket att utreda kapacitet för landtransporter till och från Arlanda. Detta kommer att vara viktigt för tillgängligheten. Det finns även andra delar som vi kommer att ta oss an med hög hastighet.

Det har funnits en del funderingar kring vad pandemin skulle få för effekter på flygresandet. Om man zoomar ut och ser tillbaka lite grann kan man konstatera att 2018 var ett rekordår för flyget i Sverige. Då reste drygt 39 miljoner passagerare till eller från svenska flygplatser; av dessa resor var 31,6 miljoner utrikesresor. Antalet inrikesresor uppgick till knappt 7,7 miljoner. Trenden för utrikestrafiken hade fram till pandemin varit tydligt ökande under flera år, framför allt på Arlanda.

Efter pandemin har flygtrafiken nu åter tagit fart. Hösten 2021 började trafiken återhämta sig från mycket låga nivåer, och under 2022 ökar flygtrafiken snabbt. Enligt statistik från Swedavia uppgick antalet resenärer på Swedavias tio flygplatser i början av november till 77 procent av 2019 års nivåer.

Vi kommer att arbeta med de förslag som redan finns i den första Arlandautredningen. Men vi kommer som sagt att återkomma med dessa delar gemensamt, när Peter Norman har kommit med förslag i den pågående Flygplatsutredningen. Detta är, menar jag, ett ansvarsfullt sätt att hantera frågan. Det innebär inte att vi drar detta i långbänk, tvärtom. Vi har rivstartat med flygpolitiken de första åtta veckorna i regering och kommer att återkomma till riksdagen. Jag ser också fram emot fortsatt dialog med Isak From i det avseendet.

Anf. 43 ISAK FROM (S):

Fru talman! Tack, Andreas Carlson och Jesper Skalberg, för inläggen! Jag måste ändå säga att jag håller med om en del av det som Jesper Skalberg för fram. Men Bromma som nav i landet är kanske inte riktigt korrekt. Det är ändå så att även gotlänningar vill ta sig ut i världen. Och på Arlanda har vi många flygbolag och därmed också en rimlig konkurrens.

Däremot har Arlanda i dagsläget kanske inte förutsättningarna fullt ut. Man var på väg mot en maxtopp före pandemin. Just nu ser vi att vi är långt ifrån att ha stegpat upp. Vi har de helt horribla säkerhetsköerna. Vi har också en situation där man inte klarar av vinterhållningen. Det senaste snöovädret orsakade återigen långa rundningar. Flera flygplan fick cirkla över Arlanda innan de kunde landa. Jag var själv i ett flygplan som till slut kunde landa och fick sedan sitta en timme i flygplanet och vänta på bussen, för den tog sig inte ut till flygplanet därför att vinterväghållningen på Arlanda var helt obefintlig.

Självklart finns det frågor att ta tag i här och nu. Det var också därför den tidigare infrastrukturministern Tomas Eneroth, precis som Andreas Carlson redovisade, både tillsatte utredningar och lade fram uppdraget om en plan. Detta kan man direkt jobba vidare med.

En Arlandaförhandling behövs. Det behövs för utvecklingen i Stockholmsregionen. Det behövs också för att alla i landet runt omkring Mälardalsregionen ska kunna ta sig till Arlanda och ut i världen.

En annan viktig fråga som vi har diskuterat är att regeringens kanske något tveksamma inställning till biobränslen också skadar flygets omställning. Peter Normans Arlandautredning redovisar att vi behöver säkerställa ett etappmål för storskalig svensk produktion av fossilfritt flygbränsle. Vi behöver tillsätta en flygbränslekommission för att säkerställa att detta går att genomföra. Säga vad man vill om elflyg; det kan vara något vi en bit fram i tiden klarar kortare distanser med, men under överskådlig tid kommer det att handla om traditionella flygbränslen som släpper ut koldioxid. Då behöver vi ha fler fossilfria bränslen.

Detta är en viktig del för att Sverige ska klara klimatmålen. Här har Arlanda ytterligare en viktig roll. Ska Arlanda få förutsättningar att öka andelen fossilfritt i bränsletankarna på flygplanen behöver man ha uppdragen. Man behöver ha åtgärder och beslut från Sveriges regering. Här har Andreas Carlson ett viktigt arbete att ta tag i.

Anf. 44 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Tack för ditt inlägg, Isak From!

Jag tycker att det blir tydligt i denna debatt att den tidigare regeringen verkligen prioriterade vad man lade sin tid på. När Arlandarådets slutrapport kom i mars 2019 lade man den i byrålådan och gjorde inte mer för att utveckla Arlanda flygplats. Det man däremot gjorde var att ta fram utredningar om hur Bromma flygplats kunde snabbavvecklas. Man lät alltså inte Arlanda växa för att kunna ta över inrikestrafiken, och man ville lägga ned Bromma flygplats för att inrikestrafiken inte skulle kunna fortsätta att fungera på samma sätt som tidigare.

Det var en tydlig prioritering. Jag är glad att vi har en ny regering som tittar på dessa frågor mer seriöst, både på hur vi kan lösa de akuta kriserna och på hur vi långsiktigt kan stärka tillgänglighet och konkurrenskraft.

Det är tydligt att de första åtta veckorna med en ny regering mycket har gått åt till att lösa tidigare, politiskt skapade kriser. Vi ser elpriserna, vi ser bränslepriserna och nu i tisdags presenterades också ett gasprisstöd.

Det blir mycket krishantering när det är kris, och därför är jag särskilt glad att infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson också nämner något om visionerna kring det framtida flyget i Sverige. Efter krishantering behöver man också jobba med vilket Sverige vi ska ha på andra sidan och långsiktigt.

Elflyg är en utmärkt sådan fråga. Det är riktigt häftigt att Heart Aerospace finns just i Sverige. Sedan kan jag nära en from förhoppning om att det första kommersiella elflyget går just till Bromma flygplats – kanske helst också från Visby flygplats, eftersom det är en kort sträcka som lämpar sig väl för elflyg.

Anf. 45 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Jag ska börja med att gå tillbaka till uppdraget att ta fram en plan för utveckling av Arlanda flygplats och den utredning som tillsattes av Tomas Eneroth. Jag berömde ju det förutvarande statsrådet Eneroth för den utredningen och även uppdraget till Trafikverket. Det byggde på ett tillkännagivande från Sveriges riksdag, där det fanns en vilja från den dåvarande oppositionens sida att ta höjd för att flyget kommer att vara ett viktigt transportslag även i framtiden. Det var utifrån det tillkännagivandet, som byggde på ett betänkande från trafikutskottet, som den dåvarande regeringen tog fram en utredning.

Jag välkomnar den. Det finns väldigt många och omfattande förslag i den första utredningen, som jag har talat om i dag. Flera av dem handlar om det som också Isak From var inne på, nämligen omställningen i flyget till att bli fossilfritt. Ett av förslagen handlar om att flyget bör vara fossilfritt senast 2045. Det finns olika förslag till initiativ som utredningen föreslår att regeringen ska ta. Detta är någonting som vi förstås kommer att bereda noga och återkomma till.

Peter Norman pekar också på potentialen i att använda Bromma flygplats enbart till fossilfritt flyg. Jag ska inte och kommer inte att uttala mig om vilka sträckor som kommer att trafikeras med elflyg först. Det är en operativ fråga – på samma sätt som snöröjningen på Arlanda är en operativ fråga som, vilket jag tror att Isak From mycket väl känner till, hanteras av Swedavia.

För att kunna hantera utvecklingen och utveckla Arlanda flygplats på ett långsiktigt hållbart sätt krävs bedömningar och åtgärder ur ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, anslutande landtransporter till och från flygplatsen samt luftrummet. Här krävs en samverkan mellan många olika aktörer.

Regeringen har varit tydlig med att flyget kommer att vara ett viktigt transportslag även i framtiden. Jag tror, inte minst utifrån de initiativ som finns i det svenska näringslivet, att vi kommer att få se en utveckling i branschen som möjliggör ett flexibelt och miljövänligt resande. Som jag sa i ett tidigare inlägg, fru talman, pekar ju branschen själv på att den kan vara fossilfri redan 2030. Det kan man tycka är långt fram i tiden, men det är om ”bara” åtta år. Det är lika lång tid som den förra regeringen hade vid makten. Under de åtta veckor som jag har varit infrastruktur- och bostadsminister har just detta varit en viktig del av utvecklingen, på samma sätt som andra viktiga transportslag.

Jag tror inte heller att man ska sätta flyget mot något annat. Man ska inte skambelägga passagerare som använder ett så viktigt transportslag, inte minst för – vilket också Isak From har pekat på – de norra delarna av landet. Vi är ett avlångt land med stora avstånd där det kommer att finnas behov av att människor kan röra sig, åka till jobbet och hälsa på nära och kära.

Infrastrukturpolitik och transportpolitik är egentligen det som lägger grunden för hela vår samhällsgemenskap – att man kan röra sig och att man kan lita på att tåget går i tid, att flyget går i tid och att man kommer av flyget i tid. Här finns det mycket att jobba med, och det arbetet ser jag verkligen fram emot. Jag kommer också att återkomma när vi har hanterat både dessa utredningar samlat.

Anf. 46 ISAK FROM (S):

Fru talman! Jag tycker ändå att den här interpellationen har varit viktig. Det fanns och finns fortfarande oro. När slottsavtalet och regeringsförklaringen så tydligt nämner Bromma men inte Arlanda blir det ungefär samma effekt som när man tydligt nämner kärnkraft men inte havsbaserad vindkraft. Då finns det många som blir oroliga: Vart tog det här vägen?

Det jag lyfte upp om kökaos, snökaos och bristande kapacitet på Arlanda skadar också förtroendet för Sverige som besöksmål. Besöksnäringen är viktig för Mälardalsregionen, för norra Sverige och för många andra delar av Sverige, och Arlanda är ett nav för de långväga gästerna till Sverige. Med det dåliga ryktet förlorar vi i konkurrensen mot Oslo och Helsingfors. Det är klart att sådant sätter sig. Då behöver vi ta nästa steg.

Ja, Jesper Skalberg, det är skillnad i politiken. Den socialdemokratiska regeringen var väldigt tydlig och tillsatte Arlandautredningen. Arlanda är navet i flygtrafiken. Det behöver prioriteras och satsas på det. Vi behöver ha en ny rullbana. Vi behöver säkerställa att trafiken till och från Arlanda flygplats förbättras och att arbetet tillsammans med Trafikverket och övriga regionen kan gå vidare. Därför är det centralt att regeringen aviserar att en Arlandautredare är viktig. Det kan Andreas Carlson och regeringen göra här och nu. Man kan också bjuda in Swedavia för att faktiskt ta reda på: Hur kan vi lösa det kökaos som är här och nu?

Fru talman! Jag vill avsluta med att önska Andreas Carlson och talmannen en god jul, om vi inte ses i en annan debatt. Trevlig helg och god jul, så länge!

Anf. 47 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Det låter som att den förra regeringen gjorde otroligt stora satsningar och tog initiativ. Det hade förstås sett helt annorlunda ut om man inte hade tillsatt Arlandautredningen under det sista av sina åtta år utan under det första av sina åtta år.

Återigen: Jag har i tidigare debatter under dagen väddat om en viss självrannsakan. Hur hade det varit om man hade tillsatt en Arlandautredning under år ett? Då hade man i och för sig Miljöpartiet i regeringen. Att det under den sista delen av åren inte var så kanske var något som underlättade. Det handlar också om det tillkännagivande där vi förstås krävde att regeringen till slut skulle agera. Det var mitt parti – jag var då i opposition – bidragande till. Det är klart att vi kommer att förvalta denna utredning på ett klokt och bra sätt. Det finns flera väldigt omfattande förslag i den.

Tidöavtalet har nämnts. Det är inte heltäckande och har aldrig gjort anspråk på att vara heltäckande. Saker som inte är med i Tidöavtalet är per definition inte nedprioriterade. Däremot behöver man prioritera och tydligt definiera vad man ska arbeta med. Det har varit ett tveksamt hanterande av kärnkraften. Man har avvecklat befintlig kärnkraft och aktivt motverkat den. Då kan det behövas att man tydligt pekar ut en plan för att reparera den skadan, och det ligger på regeringens agenda.

På samma sätt är det när det gäller tveksamheten kring Bromma, som kommer att vara en viktig flygplats också i framtiden. Vi har gett besked om att vi inte kommer att avveckla Bromma flygplats. Vi ska snarare se hur den kan vara en del i den omställning som nu sker i flygsektorn. Där

finns det stora möjligheter. Det innebär inte på något sätt att vi prioriterar ned Arlanda, snarare tvärtom, skulle jag vilja säga, fru talman.

Jag kommer att återkomma. Jag tackar också för julhälsningen. Jag vill börja med att önska glad Lucia, så att vi tar det i rätt ordning. Jul känns fortfarande en bit bort för min del, men jag önskar förstås även From en god jul när den kommer.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2022/23:35
9 december

Svar på
interpellationer

§ 10 Svar på interpellation 2022/23:70 om prishöjningar på Gotlandstrafik

Anf. 48 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Hanna Westerén har frågat mig dels vilka åtgärder jag har för avsikt att vidta så att nästkommande upphandling av linjetrafiken till Gotland bättre uppfyller de transportpolitiska målen och tillgodoser rimliga villkor på landsvägen till Gotland, dels vilka åtgärder jag planerar för att bränslekompensera gotlänningarna för de exceptionella prishöjningarna i Gotlandstrafiken.

Linjetrafiken till Gotland ska tillgodose tillgängligheten för befolkningen på Gotland och är också en förutsättning för att det gotländska näringslivet fortsatt ska kunna utvecklas. Linjetrafiken utgör också en länk i totalförsvarets verksamhet. Jag förutsätter att Trafikverket i den kommande upphandlingen av linjetrafiken till Gotland säkerställer att villkoren i avtalet får den kvalitet och den turtäthet som krävs för att upprätthålla tillgängligheten på en tillfredsställande nivå.

Sverige befinner sig i ett läge där hushållens och företagens ekonomi pressas hårt av bland annat höga priser på drivmedel. Regeringen har därför i höständeringsbudgeten för 2022 föreslagit att 200 miljoner kronor ska avsättas 2022 för att kompensera Destination Gotland för de ökade bränslepriserna i enlighet med de avtal som har tecknats mellan Trafikverket och bolaget. Även i budgetpropositionen för 2023 har preliminärt 50 miljoner kronor avsatts för samma ändamål. Det är en utmanande tid som ligger framför oss, och jag följer noga händelseutvecklingen.

Anf. 49 HANNA WESTERÉN (S):

Fru talman! Jag vill inledningsvis tacka statsrådet för svaret även om dess innehåll lämnar en hel del övrigt att önska. Jag dristar mig också till att säga något som borde vara självklart men som förtjänar att upprepas: Gotland är en del av Sverige, vårt lands enda öregion. Gotland förtjänar en infrastruktur i nivå med övriga landets, och gotlänningarna har rätt att färdas längs vår landsväg havet på rimliga villkor till en rimlig kostnad.

Kostnaderna ökar för alla svenskar just nu, men för gotlänningarna har priset för att bruka landsvägen stigit med närmare 50 procent på ett år. Det är helt enkelt orimligt. De senaste åren har Gotlands befolkning glädjande nog ökat stadigt, till skillnad från hur det är i många andra öregioner i världen. Och precis som resten av Sverige och Europa har Gotland kämpat sig igenom pandemins följder när det gäller liv, hälsa och ekonomi.

Nu slår krigets effekter och den stigande inflationen hårt mot vår landsända. Att i det läget ställas inför katastrofalt höga prisökningar i Gotlands-trafiken lägger sten på börda i en redan svår tid och får direkt kännbara konsekvenser. De höjda biljettpiserna hotar jobb, konkurrenskraft och tillväxt och äventyrar just den inflyttning som vi är beroende av. Men de visar också på det ohållbara i att priset för att använda landsvägen har stigit med närmare 50 procent på ett år.

Det nu gällande avtalet har medfört hög standard, säkra transporter och god turtäthet. Det är emellertid ett avtal som är träffat i en helt annan tid. Det är ett avtal som inte tar höjd för den svåra situation som vi ser just nu. I nästkommande avtal måste ett större gemensamt och statligt ansvar tas för att hålla ihop landet och inte låta gotlänningarna digna under den ekonomiska risken för oron i omvärlden. Det kan inte vara så att en del av Sverige får bära en orimligt stor del av bördan.

Jag tar med viss optimism del av statsrådets resonemang kring kommande avtal men häpnar över svaret i fråga om kompensation. Jag vet inte om det är bristfälligt underlag eller duckande från ansvar som föranleder en hänvisning till budgetmedel – 200 miljoner respektive 50 miljoner. De medlen är till för att kompensera Destination Gotland. Det är inte ett ord om kompensation till gotlänningarna. För att vara övertydlig: Det är alltså en uppräknig i nu gällande avtal och medför ingen – jag upprepar ”ingen” – skillnad på de biljettpiserna som har aviserats inför nästa år. Medlen i fråga kan förvisso medföra att priset inte blir ännu högre, men det, fru talman, är faktiskt en ohederlig argumentation.

Nu vältras hela kostnaden över på gotlänningarna och på företagen. I Gotlands Tidningar i dag säger statsrådet att man gjort det man kan. Trafikverket menar att det är möjligt att kompensera utan att äventyra ingången av avtal. Det är svårt men inte omöjligt. Varför tar inte statsrådet den chansen?

Fru talman! Arbetet med nästa avtal pågår i detta nu. Det är politiken som styr, som sätter ramarna och som avgör om vi kan hålla ihop vårt land eller inte. Den tidigare infrastrukturministern, Tomas Eneroth, var väl förtrogen med de gotländska ståndpunkterna och tydlig med att stor hänsyn ska tas till de gotländska behoven. Trafiken till och från Gotland ska vara enkel, hållbar, prisvärd och snabb. Är infrastrukturministern beredd att göra samma utfästelse? Är han förtrogen med de gotländska ståndpunkterna? Kan vi lita på infrastrukturministern?

Anf. 50 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Tack till statsrådet för debatten; tack också till Hanna Westerén, som har initierat den!

Gotland är Sveriges enda renodlade öregion och en del av Sverige. Sverige är ett land, inte ett företag, och därför kan inte enskilda landsändar läggas ned som en avdelning på ett företag som man tycker kostar för mycket. Staten behöver såklart ta ett ansvar för att landet håller ihop och kan utvecklas i samma takt. Som Hanna Westerén också nämner har Region Gotland sett en ökande befolkning under de senaste åren, och det tror jag inte hade varit möjligt utan en konkurrenskraftig trafik till och från Gotland.

Staten tar sitt ansvar för Gotlands utveckling genom det avtal som Trafikverket har med Destination Gotland, som kör linjetrafiken till och från

ön. Det finns många faktorer i det avtalet, men en av de viktigare är att staten står för halva kostnaden för bränslet. Det är bra. Men gaspriserna har de senaste åren varit volatila och höga. Redan under förra året sköt de i höjden, och i februari i år tredubblades de från en redan hög nivå inte minst till följd av kriget i Ukraina.

Ändå fanns det inga pengar i den förra regeringens vårbudget. Kostnaderna för att upprätthålla trafiken hade ökat med ungefär 100 miljoner kronor, men för detta fanns bara ett hål på 100 miljoner i Trafikverkets budget.

Jag tycker att det är bra att den nya regeringen gör vad den kan för att se till att staten nu ska göra sitt. Man tillför 200 miljoner kronor för innevarande år för att upprätthålla finansieringen av Gotlandstrafiken och göra det som staten har åtagit sig i avtalet.

I går ställde jag också en fråga till energi- och näringsminister Ebba Busch här i kammaren. Hon informerade om att när vi andra går på julledighet kommer hon att delta på två ministerrådsmöten i EU för att också långsiktigt försöka att få ned priserna på gas. Det är bra.

Att staten gör sitt är viktigt. Vi gotlänningar är trötta på att vart tionde år i samband med nya upphandlingar få höra förslag som innebär att hastigheten och standarden ska sänkas. Som Hanna Westerén också redogjorde för har Gotland i flera hundra år varit en svensk ö, och vi fortsätter att ha de geografiska utmaningar som vi alltid har haft. Därför är det jobbigt att man så ofta behöver förklara för politiken att vi fortsätter att ligga där vi ligger.

Den kommande upphandlingen kan man säga mycket om. Jag tror att det är viktigt att slå fast att det ska vara samma standard som nu, eller bättre, även i framtiden. Men det finns också en utmaning i att mycket vad gäller den nya upphandlingen redan har lagts fast under den förra mandatperioden och Trafikverkets arbete då. När vi nu går in för landning är det också en fråga hur mycket en minister egentligen kan gripa in i ett pågående ärende utan att anklagas för ministerstyre och få spendera några veckor i KU.

Oavsett detta är det dock glädjande att regeringen har tagit den här frågan på allvar. Med statens budget för 2023 finns det också skyddsvallar för Sverige om nedgången i ekonomin fördjupas. Det är väl avvägt, och jag ser fram emot att fortsätta att diskutera Gotlands förutsättningar för att genom dialog och samtal kunna säkerställa att Gotland fortsätter att vara lika konkurrenskraftigt och tillgängligt som resten av Sverige.

Anf. 51 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Det här är en fråga där det är viktigt med god dialog och att i konstruktiv anda hitta lösningar. Detta handlar om en landsväg som är en livlina och en viktig sträcka inte bara för Gotland utan också för hela fastlandet utifrån totalförsvarspolitiska och också livsmedelsförsörjnings-skäl eftersom Gotland har många viktiga gröna näringar och livsmedelsproducenter på ön. Detta nämnde jag i mitt svar.

Det var i den andan som jag i går hade ett möte med den delegation som var i Stockholm från regionen. I medierna såg jag att de skulle vara i trafikutskottet och hörde själv av mig till vår kristdemokratiska representant i regionstyrelsen. Vi fick till en sittning i god anda. Hela presidiet, regionstyrelsen, regiondirektören, företrädare för LRF Gotland och Tillväxt Gotland var på mötet.

För att svara på interpellantens fråga är jag väl förtrogen med de gotländska ståndpunkterna och tycker också att det är en styrka att det finns en bred enighet över partigränserna på Gotland kring detta. Kvaliteten är viktig, och det är därför jag säger att jag förutsätter att Trafikverket i den kommande upphandlingen av linjetrafiken till Gotland säkerställer att villkoren i avtalet får den kvalitet i form av bland annat snabba båtar och den turtäthet som krävs för att upprätthålla tillgänglighet på en tillfredsställande nivå samtidigt som avtalet bidrar till de transportpolitiska målen och klimatmålen. Gotland ska vara tre timmar och inte fem timmar bort.

Precis som Jesper Skalberg Karlsson är inne på kan ju en opposition uppmuntra ett statsråd att gå in och detaljstyra och försöka att rätta till ingångna avtal, eller hur man nu vill se det utifrån ett oppositionsperspektiv. Men den dagen man gör det kommer samma opposition eller en annan del av oppositionen att kunna rikta väldigt kraftig kritik mot en, just för att man går utöver sina befogenheter som statsråd.

Därför är det så viktigt att slå fast att det är Trafikverket som både äger och har tecknat avtalet med Destination Gotland. De kan inte göra vilka justeringar som helst i nuvarande avtal, eftersom det skulle kunna innebära att hela upphandlingen i så fall behöver göras om.

Vid mötet med den gotländska delegationen som leddes av Hanna Westeréns partikollega Meit Fohlin, regionstyrelsens ordförande på Gotland, fick jag från henne och från delegationen information om att man har god dialog och upprättad kontakt med Trafikverket både inom nuvarande avtal och kanske framför allt i arbetet med kommande avtal och upphandlingen av det. Givetvis kommer pris- och bränslekostnadsfrågorna då att aktualiseras för att kunna hantera situationer som den nuvarande på ett sätt som innebär att målen med avtalet upprätthålls. Det förutsätter jag.

Jag har varit i kontakt med Destination Gotland, och jag har själv pratat med landshövdingen på Gotland. Han, liksom Jesper Skalberg Karlsson och även delegationen i går, har bjudit in mig till Gotland. Jag ser fram emot fortsatta samtal i den här debatten men även fortsatt dialog framöver.

Anf. 52 HANNA WESTERÉN (S):

Fru talman! Statsrådet talar här i dag om hela landet och vikten av att hålla ihop. Han sa även i samband med sitt tillträde att den regering som han ingår i ämnar föra en politik för hela landet.

Jag tycker att vi har fått en viss vana vid att regeringen kanske säger en sak före valet och sedan gör en helt annan sak efter valet. Men jag måste ändå fråga: Ingår inte Gotland i hela landet? I ärlighetens namn, fru talman, är det ju så att inget av de förvisso bristfälliga bränslestöd som nu rullas ut av regeringen träffar de trafikanter som använder havet som sin landsväg.

Vi gotlänningar kan inte ta bilen till fastlandet. Våra företag kan inte flytta över transporterna till järnvägen. Färjetrafiken är vår livsnerv. Att hänvisa till att man tillför medel för att uppfylla ett redan ingånget avtal är djupt otillräckligt, fru talman, och svarar inte på frågan om hur Sverige ska kunna hålla ihop om skillnaderna mellan transportslagen blir så här stora. Bränslestöd ska utgå för att resa mellan till exempel Mullsjö och Mariestad men inte för att resa mellan Visby och Oskarshamn. Det ansvaret är regeringens.

Det finns faktiskt fler perspektiv att beakta som också har lyfts här tidigare, bland annat det totalförsvarspolitiska. Gotland är en del av Sverige

och inte obetydligt, sett till vårt geografiska läge. Då tycker jag att det är anmärkningsvärt att inte ägna mer möda åt att säkra den viktiga infrastrukturen till och från Gotland. Det är att spela ett högt spel med konsekvenser som inte bara äventyrar Gotland utan hela landet.

Perspektivet hela landet ska givetvis också betonas i regionalpolitiskt hänseende. Ansvaret vilar tungt på varje regering att använda hela verktygslådan klokt för att hålla ihop vårt fantastiska land och främja sund konkurrens och rättvisa landsdelar emellan.

Att säkra infrastrukturen och därmed främja försörjningsförmåga, jobb, konkurrenskraft och tillväxt är en klok väg att gå. Hur anser statsrådet att Gotlands totalförsvarspolitiska roll kan stärkas när infrastrukturen så tydligt äventyras? Hur ska hela landet kunna leva om en del av landet lämnas att härbärgera enorma kostnadsökningar för att kunna ta sig till och från den delen av landet och även för att driva näringsverksamhet på Sveriges största ö?

Fru talman! Sverige har transportpolitiska mål som rör viktiga gemensamma nyttor i termer av funktionalitet, klimatavtryck och leverans. Prisökningarna i Gotlandstrafiken står rimligtvis i direkt strid med de transportpolitiska målen, och det måste få ett slut. Gotland kan inte gång på gång komma till statsmakten med mössan i hand och vädja om anständiga villkor för att få trafikera vår väg över havet. Jag skulle verkligen önska att Andreas Carlson vore beredd att vara med och samla det politiska Sverige för att se till att prisökningarna upphör nu.

Nästa upphandling måste bli mer träffsäker och säkra att Gotlands livsviktiga infrastruktur faktiskt skapar rättvisa villkor för Gotland både på lång och på kort sikt.

Anf. 53 JESPER SKALBERG KARLSSON (M):

Fru talman! Det blir tydligt i debatten att många gör vad de kan för att komma ifrån situationen med höga biljettpriser i Gotlandstrafiken. Jag ska nämna några.

Finansministern har presenterat 200 miljoner till Gotlandstrafiken under innevarande år. Näringsministern reser till ministermötena i Bryssel för att sänka priserna på gas på EU-nivå. Försvarsministern har presenterat ett vinterpaket till Ukraina för att vi ska få slut på det förskräckliga kriget, som också påverkar oss i Sverige ekonomiskt när priserna på LNG skjuter i höjden. Infrastrukturministern har träffat både en delegation från Region Gotland och även samtalat med representanter för Destination Gotland. Destination Gotland har i sin tur under året bytt bränsle från dyr LNG till ganska dyr men inte lika dyr gasoil som ett sätt att komma ned i bränslekostnader.

Med den här uppräknigen, fru talman, vill jag säga att ingen gillar situationen som råder med de höga bränslepriserna och därmed de höga biljettpriserna. Men det är välkommet att vi ser en bred samling i regeringen, i oppositionen och även bland dem som trafikerar linjen Gotland–Nynäshamn–Oskarshamn göra vad de kan för att resenärerna ska skyddas från de höga priserna, som hade kunnat vara ännu högre om inte alla gjorde vad de kunde.

Slutligen vill jag säga till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att min inbjudan till Gotland står fast. Den är ärligt menad. Det kommer alltid att finnas gott om gotlänningar, jag själv inkluderad, som

vill prata med regeringen om Gotlands förutsättningar på ett sätt som genom dialog och samtal för oss framåt. I det sammanhanget måste man också säga att Gotland är lika fint på vintern och våren som det är på sommaren.

Anf. 54 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Hur ska regeringen agera, är frågan som hänger kvar i Hanna Westeréns inlägg. Det stämmer att regeringen har tillskjutit medel. De kommer inte av sig själva, utan detta bygger på att de läggs in i budget och att man fattar beslut för att hedra det avtal som finns.

Det går att göra politiska poänger. Jag förstår att det kan finnas ett värde i en politisk debatt att försöka ta fram de partipolitiska skillnaderna och dra fram den politiska retoriken. För att få saker att gå framåt är det snarare fråga om en konstruktiv dialog, som jag själv hade i går med representanter från hela det politiska fältet. Alla politiska partier var inte med vid mötet, utan det var regionstyrelsens presidium, regiondirektören och de jag har nämnt tidigare. Vi resonerade gemensamt om behov och möjliga vägar framåt. Detta är viktigare och har en betydligt bättre plats just nu i den här situationen, det vill säga utifrån den dialog som Jesper Skalberg Karlsson och jag har haft där prioriteringarna och behoven framkommer med mycket stor tydlighet. Ingen kan tveka om hans engagemang och intresse för att få fram en lösning.

Om man vill fortsätta att gå den politiska vägen kan man framhålla att Trafikverket undertecknade avtalet under den förra regeringen.

Jag kommer inte att gå dit i dag. Vi måste ha en konstruktiv ton i detta. Det är därför jag har sagt, fru talman, att jag förutsätter att Trafikverket, som tecknar avtalet, i arbetet med kommande upphandling kommer att aktualisera pris- och bränslekostnader på ett nytt sätt för att kunna hantera en situation som den nuvarande som innebär att målen med avtalet upprätthålls.

Om man hade velat polarisera och ha en partipolitisk debatt hade andra debattörer kunnat anmäla sig till kammardebatten och fråga vad den förra regeringen gjorde för att säkerställa att de intentionerna låg till grund för det förra avtalet. Men det är ingen som har gjort det. Det hedrar Jesper Skalberg Karlsson och många andra i debatten, och vi ska ha det som utgångspunkt för den fortsatta dialogen.

Det mycket tuffa ekonomiska läget drabbar alla i Sverige på olika sätt, drabbar gotlänningarna, och får en påverkan på företag och hushåll. Nuvarande situation är exceptionell när det gäller bränslepriser. Det är därför vi står här i dag och diskuterar frågan. Men hur ska vi ta oss vidare? Regeringen har i detta läge fattat dessa beslut för att hedra avtalet, men det finns en förväntan på att inför upphandling och arbete med nästa avtal också ta höjd för sådana situationer.

Det är Trafikverket som äger avtalet. Det är tydligt. Det är också därför det är viktigt att regionen har en dialog med just Trafikverket.

Jag ser fram emot att besöka ön, och jag tackar för att Jesper Skalberg Karlsson upprepar inbjudan. Jag kan nog ge ett löfte att vi inte ska behöva vänta till sommaren innan vi ses på Gotland.

Anf. 55 HANNA WESTERÉN (S):

Fru talman! Om statsrådet låter sig nöja med att hänvisa till de medel som finns i avtalet, mitt i en kostnadskris, som inte kunde ha förutsetts när avtalet tecknades, låter statsrådet sig också nöja med att gotlänningarna ska finna sig i att priset för att trafikera vår landsväg på ett år stiger med närmare 50 procent. Ingen lindring är i sikte. Det är så jag uppfattar beskedet.

Fru talman! Taket är inte nått. Fler prisökningar kan bli fallet. Jag förstår att det är statsrådets, och därmed regeringens, besked till gotlänningarna att ingen kompensation är att vänta. Då ska alltså gotlänningarna ensamma bära bördan av de ökande priserna. Jag tycker att det är orättfärdigt.

År 2027 träder ett nytt avtal i kraft, och jag vill än en gång efterfråga ambitionerna från statsrådet och regeringen. Jag saknar svaren om ambitionerna.

Jag vet att en gotländsk delegation har mött riksdagens trafikutskott och statsrådet själv i absolut närtid. De har varit tydliga med de gotländska ståndpunkterna och belyst de katastrofala konsekvenserna av prishöjningarna. Och jag finner det anmärkningsvärt att de ambitioner jag hittills har hört är så låga i stället för att berätta att politiken styr. Den kompensation som faller ut går till bolaget, inte till gotlänningarna.

Jag har inte hört ett ord om prisnivån. Jag har inte hört ett ord om hur vi ska klara det här tillsammans. Jag hörde något om en regering för hela landet, men där ingår uppenbarligen inte Gotland. Det är tydligt men likväl skamligt.

Från Gotlands sida är sista ordet inte sagt – det kan jag gå i god för. Gotland förtjänar otroligt mycket bättre än så.

Anf. 56 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Tack, Hanna Westerén, för engagemanget!

Jag har varit tydlig: att kunna ta sig till och från Gotland på rimliga villkor är av största betydelse. Linjetrafiken är både landsvägen och livsnerven för Gotland. Det handlar om möjligheten att ta sig till och från fastlandet. Det handlar om förutsättningar för de viktiga besöksflödena, och det handlar om varuförsörjning till och från fastlandet. Det handlar om totalförsvaret. Det handlar om självförsörjningsgraden. Det handlar om viktiga värden som regeringen förstås prioriterar.

Det handlar också, som Hanna Westerén varit inne på, om geografi. Men jag tycker att det blir nästan lite löjligt att stå i kammaren och avkrävas svar på om jag tycker att Gotland tillhör landet eller inte. Det är väl självklart. Men om det är så att Hanna Westerén behöver ett svar på den frågan kommer jag att svara på det.

När vi säger att hela Sverige ska fungera innebär det inte att vi exkluderar Gotland. Om det underlättar för Hanna Westerén att förstå budskapet ska jag säga att hela Sverige, vilket innefattar Gotland, ska fungera.

Det är därför arbetet inför kommande avtalsperiod är så viktigt. Det är också därför det är viktigt med den konstruktiva anda som jag mötte när jag träffade delegationen i går och att det är den som är utgångspunkten snarare än att peka på olika initiativ historiskt sett. Då hade jag kunnat hålla den förra regeringen ansvarig, men det tänker jag inte göra.

Prot. 2022/23:35
9 december

Svar på
interpellationer

Nu har vi en exceptionell situation. Vi har en tuff vinter framför oss med ett ekonomiskt läge som slår brett över hela landet. Det inkluderar också Gotland. Jag har stor sympati för detta, för att det är en utmanande tid som vi är i och kommer att möta. Det är därför det är viktigt för regeringen att arbeta för att hela Sverige ska fungera.

Jag förutsätter att Trafikverket tar detta i beaktande i arbetet med det nya avtalet. Det arbetet är påbörjat.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Motioner

med anledning av skr. 2022/23:23 Riksrevisionens rapport om statens insatser mot invasiva främmande arter

2022/23:2298 av Martin Kinnunen m.fl. (SD)

2022/23:2299 av Stina Larsson (C)

§ 12 Anmälan om interpellation

Följande interpellation hade framställts:

den 8 december

2022/23:107 Våld och trakasserier i arbetslivet

av Johanna Haraldsson (S)

till statsrådet Paulina Brandberg (L)

§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 8 december

2022/23:135 Producentansvar för textilier och småelektronik

av Stina Larsson (C)

till klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L)

2022/23:136 Nordiskt ministerråd för infrastruktur

av Åsa Karlsson (S)

till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2022/23:137 Norrbotniabanan

av Åsa Karlsson (S)

till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2022/23:138 Reformerat regelverk för strandskydd

av Stina Larsson (C)

till klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L)

2022/23:139 Införande av frival för hanteringen av avfall

av *Stina Larsson* (C)
till klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L)

2022/23:140 Uppföljning av psykiatrisk vård

av *Anna Vikström* (S)
till socialminister Jakob Forssmed (KD)

2022/23:141 Tillgången på läkare i primärvården

av *Anna Vikström* (S)
till statsrådet Acko Ankarberg Johansson (KD)

2022/23:142 Elprisstödet

av *Eva Lindh* (S)
till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

2022/23:143 Svartboenden

av *Serkan Köse* (S)
till statsrådet Paulina Brandberg (L)

2022/23:144 Regeringsförklaringen och friskolekoncerner

av *Linus Sköld* (S)
till statsminister Ulf Kristersson (M)

2022/23:145 Academias ordförande som regeringens utredare

av *Åsa Westlund* (S)
till statsrådet Erik Slottnér (KD)

2022/23:146 Granbarkborre i skyddade områden

av *Daniel Bäckström* (C)
till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

2022/23:147 Retroaktiva ersättningar för elkostnader

av *Elisabeth Thand Ringqvist* (C)
till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 11.52.

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 9 anf. 41 (delvis)
och
av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

THOMAS LARUE

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Avsägelse	1
§ 2 Anmälan om kompletteringsval	1
§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 4 Anmälan om granskningsrapport	2
§ 5 Svar på interpellation 2022/23:54 om folkbildningens framtid	2
Anf. 1 Utbildningsminister MATS PERSSON (L)	2
Anf. 2 LINUS SKÖLD (S).....	3
Anf. 3 LAWEN REDAR (S).....	4
Anf. 4 GUNILLA SVANTORP (S).....	5
Anf. 5 ISAK FROM (S).....	6
Anf. 6 Utbildningsminister MATS PERSSON (L)	7
Anf. 7 LINUS SKÖLD (S).....	8
Anf. 8 LAWEN REDAR (S).....	9
Anf. 9 GUNILLA SVANTORP (S).....	9
Anf. 10 ISAK FROM (S)	10
Anf. 11 Utbildningsminister MATS PERSSON (L)	10
Anf. 12 LINUS SKÖLD (S).....	11
Anf. 13 Utbildningsminister MATS PERSSON (L)	11
§ 6 Svar på interpellation 2022/23:38 om bostadsbyggandet	12
Anf. 14 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	12
Anf. 15 MARKUS KALLIFATIDES (S)	13
Anf. 16 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	13
Anf. 17 MARKUS KALLIFATIDES (S)	14
Anf. 18 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	15
Anf. 19 MARKUS KALLIFATIDES (S)	16
Anf. 20 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	17
§ 7 Svar på interpellation 2022/23:73 om åtgärder för fortsatt byggande.....	17
Anf. 21 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	17
Anf. 22 DENIS BEGIC (S)	18
Anf. 23 ISAK FROM (S)	18
Anf. 24 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	19
Anf. 25 DENIS BEGIC (S)	20
Anf. 26 ISAK FROM (S)	21
Anf. 27 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	21
Anf. 28 DENIS BEGIC (S)	22
Anf. 29 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	23
§ 8 Svar på interpellation 2022/23:41 om nya stambanor i järnvägssystemet.....	23
Anf. 30 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	23
Anf. 31 GUNILLA SVANTORP (S)	23
Anf. 32 ADRIAN MAGNUSSON (S)	24
Anf. 33 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	25
Anf. 34 GUNILLA SVANTORP (S)	26
Anf. 35 ADRIAN MAGNUSSON (S)	27
Anf. 36 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	28

Anf. 37 GUNILLA SVANTORP (S)	29	Prot. 2022/23:35
Anf. 38 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	29	9 december
§ 9 Svar på interpellation 2022/23:52 om kapaciteten på		-----
Arlanda flygplats.....	30	
Anf. 39 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	30	
Anf. 40 ISAK FROM (S)	30	
Anf. 41 JESPER SKALBERG KARLSSON (M)	31	
Anf. 42 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	32	
Anf. 43 ISAK FROM (S)	33	
Anf. 44 JESPER SKALBERG KARLSSON (M)	34	
Anf. 45 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	35	
Anf. 46 ISAK FROM (S)	36	
Anf. 47 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	36	
§ 10 Svar på interpellation 2022/23:70 om prishöjningar på		
Gotlandstrafik	37	
Anf. 48 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	37	
Anf. 49 HANNA WESTERÉN (S)	37	
Anf. 50 JESPER SKALBERG KARLSSON (M)	38	
Anf. 51 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	39	
Anf. 52 HANNA WESTERÉN (S)	40	
Anf. 53 JESPER SKALBERG KARLSSON (M)	41	
Anf. 54 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	42	
Anf. 55 HANNA WESTERÉN (S)	43	
Anf. 56 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	43	
§ 11 Bordläggning	44	
§ 12 Anmälan om interpellation	44	
§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	44	
§ 14 Kammaren åtskildes kl. 11.52.....	45	