

### § 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 27 februari justerades.

### § 2 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

*Interpellation 2025/26:391*

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:391 Avskaffandet av transportmålet till 2030  
av Aida Birinxhiku (S)

Denna interpellation kommer att besvaras måndagen den  
13 april 2026.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 19 mars 2026

Klimat- och näringslivsdepartementet

Johan Britz (L)

Enligt uppdrag

*Maria Åhrling*

Expeditionschef

### § 3 Anmälan om faktapromemoria

Förste vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:

2025/26:FPM81 Meddelande om en Handlingsplan om drönarsäkerhet  
och drönarbekämpning *COM(2026) 81* till försvarsutskottet

#### § 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2025/26:210 till socialförsäkringsutskottet

2025/26:211 till miljö- och jordbruksutskottet

2025/26:212 till civilutskottet

2025/26:213 till justitieutskottet

EU-dokument

COM(2025) 1023 till socialutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 14 maj*.

COM(2026) 11 och COM(2026) 13 till försvarsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 13 maj*.

#### § 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Utbildningsutskottets betänkanden

2025/26:UbU12 Högskolan

2025/26:UbU13 Forskning

Trafikutskottets betänkanden

2025/26:TU12 Luftfartsfrågor

2025/26:TU13 Cykelfrågor

Finansutskottets betänkanden

2025/26:FiU25 Statlig förvaltning och statistikfrågor

2025/26:FiU34 Offentlig upphandling

*Svar på  
interpellationer*

#### § 6 Svar på interpellation 2025/26:381 om stopp för tonårsutvisningar

Anf. 1 Migrationsminister JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! Annika Hirvonen har frågat mig när jag och regeringen kommer att presentera regeringens förslag på ventil, om jag kan garantera att den tilltänkta ventilen, när den väl införs, kommer att omfatta samtliga typer av tonårsutvisningar som nu uppmärksammas, om jag och regeringen kommer att vidta åtgärder för att de ungdomar som redan har tonårsutvisats ska kunna komma tillbaka till sina familjer i Sverige och om jag och regeringen kommer att låta bli att lagstifta så att fler familjer som är etablerade i Sverige splittras i framtiden.

Regeringen genomför en ansvarsfull omläggning av migrationspolitiken. Det är av stor vikt att asylinvandringen till Sverige minskar för att vi ska få bättre förutsättningar att lyckas med integrationen. Det kräver bland

annat ett mer restriktivt regelverk för anhöriginvandring än vad Sverige hittills har haft. Det är dock viktigt att reglerna är enhetliga och rimliga.

Att unga vuxna, som fyllt 18 under tiden med uppehållstillstånd som anhöriga till sina föräldrar, sällan beviljas förlängt uppehållstillstånd är ingenting nytt, utan det är en konsekvens av lagändringar från 2016 och 2021.

Regeringen är angelägen om att skyndsamt hitta en lösning för de ungdomar som hamnat i kläm på grund av tidigare regeringars lagändringar.

Som framgick på en pressträff den 6 mars ska uppehållstillstånd kunna beviljas nära anhöriga i fler situationer.

Migrationsverket har meddelat att myndigheten tills vidare inte kommer att fatta beslut om avslag i vissa ärenden om fortsatt uppehållstillstånd. Det gäller ärenden för personer som inte har fyllt 21 år och som har beviljats tidsbegränsat uppehållstillstånd som barn och anhöriga till föräldrar som har uppehållstillstånd i Sverige eller är svenska medborgare. De berörda personerna har under tillståndstiden eller handläggningstiden fyllt 18 år.

Inom Regeringskansliet pågår ett aktivt arbete med att utarbeta ett författningsförslag. Regeringen är angelägen om att lagstiftningen ska vara enhetlig och att det är en permanent och hållbar lösning som presenteras så snart arbetet är klart.

Det kommande förslaget kommer inte att gälla för de unga vuxna som har fått utvisningsbeslut som vunnit laga kraft och de unga vuxna som redan lämnat Sverige. Det finns emellertid möjlighet att lämna in en ny ansökan om uppehållstillstånd. Huvudregeln är dock att en ansökan om uppehållstillstånd ska göras utanför Sverige.

#### Anf. 2 ANNIKA HIRVONEN (MP):

Herr talman! Vi har en situation där många ungdomar har drabbats på ett helt fruktansvärt sätt av de lagändringar som även Johan Forssell har lagt fram för riksdagen. Migrationsverket skriver i sitt beslut att pausa nya avslag att avskaffandet av den ventil som vi i Miljöpartiet krävde och fick igenom 2021, med särskilt ömmande omständigheter för vuxna personer med stark anknytning till Sverige, har bidragit till att kraftigt öka antalet ungdomsutvisningar.

Herr talman! I dag har vi en situation där de ungdomar som mitt i sitt livs kanske värsta kris vågat berätta för oss andra om sin livssituation inte kommer att omfattas av regeringens ventil. Statsministern sa att de skulle kunna söka på nytt, men det finns i dag ingen grund för dem att söka på nytt om regeringen inte tänker ändra lagen.

För några veckor sedan träffade jag Jomana, 18 år gammal. Hon kom till oss i riksdagen tillsammans med vänner, lärare, sin rektor och sin pappa för att berätta om sin livssituation. Hon hade precis köpt sin studentmössa när brevet från Migrationsverket kom. Pappa, mamma och lillebror, som nu är svensk medborgare, får fortsätta leva här. Men Jomana, som kom hit när hon var fyra år, ska ensam utvisas till Egypten. Hon hade fyra veckor på sig att packa ihop ett helt liv.

Runt om i Sverige samlades hundratals, kanske till och med flera tusen, människor för att demonstrera förra helgen. På Norrmalmstorg fick vi höra Jomana, Ayla, Batis och flera andra ungdomar som inte omfattas av Migrationsverkets stopp. Deras liv kommer nu i vissa fall att avgöras av hur

snabbt regeringen kommer fram med sin lagändring: Hinner lagändringen före domstolens slutliga beslut?

För några är det redan för sent. De har överklagat så långt det går, och de ska snart möta samma öde som systerarna Darya och Donya. Darya och Donya var bland de sista som utvisades till Iran innan Israels och USA:s bomber började falla. Nu skriver de och berättar för sina vänner när de har täckning: "Glöm oss inte. Vi kommer att dö."

Jag kräver att Johan Forssell också hittar en lagändring som ger de här systerarna möjlighet att komma tillbaka till Sverige. De har redan sökt om tillstånd, och med dagens regler har de fått nej.

Jag kräver också en lösning för de ungdomar som redan har hunnit få sitt beslut. Låt oss hålla statsministerns ord och stoppa *alla* utvisningar av ungdomar!

Anf. 3 Migrationsminister JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! Till att börja med kan man väl konstatera att den historie-skrivning som Annika Hirvonen ger har stora luckor i sig. Den lagstiftning som vi har i dag har faktiskt gällt i Sverige i nästan exakt tio år. Det var en enig riksdag som antog den. Miljöpartiet stod också bakom den lagändringen. Så är det, och det går att se i riksdagens protokoll att det var på det sättet.

Sedan är det i och för sig sant att det har skett andra förändringar sedan dess. Vi fick svenska folkets mandat att lägga om inriktningen på migrationspolitiken. Väljarna såg ju att det som den rödgröna regeringen lämnade efter sig var kaos, med ett stort utanförskap och stora integrationsproblem. Det gick inte att fortsätta som tidigare. Allt detta såg svenska folket.

När det gäller den förändring som interpellanten pekar på här, alltså att man går från särskilt ömmande till synnerligen ömmande skäl, har Migrationsverket självt konstaterat att det är oklart vilken påverkan just den förändringen har haft för den här gruppen.

Grunden är alltså lagändringen från 2016. Jag kan också konstatera att Migrationsverket självt har pekat på att antalet tonårsutvisningar har gått ned. Det är alltså lägre nu än det har varit tidigare. Detta är inget nytt problem.

Det som är nytt, herr talman, är att vi är den första regering som faktiskt har ansträngt sig för att ta fram en permanent lösning för den här gruppen skötsamma ungdomar, så att de ska kunna studera klart i Sverige och söka andra uppehållstillstånd för arbete eller studier.

Jag vänder mig lite emot Annika Hirvonen. Det är klart att en opposition ska kunna utkräva ansvar av en regering. Men kanske skulle Annika Hirvonen se sig själv i spegeln och fundera på sitt eget ansvar för detta, när Miljöpartiet har röstat igenom den här lagstiftningen.

När det gäller propositionen verkar det som att det var först för några veckor sedan som man vaknade till liv, när medier började skriva om detta. Men från regeringens sida har vi jobbat med detta i nästan ett års tid. Vi har jobbat med att ta fram en permanent lösning – inga nödlösningar, inga paniklösningar och inte det som vi såg för några år sedan med de fullständigt rättsosäkra gymnasielagarna, som stressades fram efter väldigt omfattande kritik från allt och alla och som medförde väldigt skadliga konsekvenser som vi faktiskt fortfarande lever med.

Vi vill ha en permanent lösning för den här gruppen, och vi har utrett en sådan lösning. Vi har fått ett förslag. Vi bearbetar det förslaget just nu. Det handlar om en ventil. Den ventilen kommer att bli bredare än vad utredningen föreslog. Men det är viktigt, så att vi får just en långsiktig lösning på plats.

Sedan är det så att med tiden kommer också de i den här gruppen att behöva hitta andra uppehållstillstånd i Sverige. Det är samma regler som gäller för alla andra. Då ska man studera eller arbeta. Återigen: Vi ska inte ha några sådana här gymnasielagar. Vi ska inte ha några amnestier eller andra rättsosäkra lösningar. Vi ska ha ett stramt regelverk för anhöriginvandring för att lyckas med integrationen. Men det regelverket måste också var rimligt, och det måste vara rättvist. Det är den ventilen som vi nu bereder.

Jag är fullt inriktad på att ta fram den så snart som det bara går – jag är väldigt angelägen om det. Men jag är också, herr talman, väldigt angelägen om att det ska bli rätt. Jag vill inte ägna mig åt något politiskt spel för den här gruppen ungdomar. Jag tycker att de redan har haft tillräckligt många problem. Jag vill att det ska bli bra för dem. Jag vill att det ska finnas en lösning som håller i längden, så att vi kan gå vidare.

Jag är fullt inriktad på att göra detta, och jag tror att det kommer att bli väldigt bra för de här ungdomarna.

Anf. 4 ANNIKA HIRVONEN (MP):

Herr talman! Jag är helt överens med Johan Forssell om att vi i grunden inte hade haft det här problemet om permanenta uppehållstillstånd hade varit huvudregeln redan från början, när barnet får tillstånd att komma till sina föräldrar i Sverige som anhörigt till dem. Om man skulle få ett permanent uppehållstillstånd skulle inte den här situationen uppstå, där man måste söka på nytt och där handläggningstiden kan avgöra om man har hunnit fylla 18 år eller till och med hunnit passera 21-årsåldern när Migrationsverket äntligen tar beslutet.

Vi såg det här problemet och den här risken – tillsammans med remissinstanser i hela landet. Det var därför som vi krävde en ventil – särskilt ömmande omständigheter för personer med stark anknytning till Sverige – som Moderaterna, SD, KD, Liberalerna och Socialdemokraterna avskaffade 2023.

Om man nu ser att problemet i grunden är att permanenta uppehållstillstånd inte finns kan lösningen inte vara att ta bort permanenta uppehållstillstånd, som regeringen planerar. Det borde vara motsatt slutsats. Men jag inser att vi är långt ifrån en majoritet i den här riksdagen som ser att det rimliga vore att det skulle vara just permanenta uppehållstillstånd vid första beslutet, i alla fall för barn.

Jag är helt överens med Johan Forssell om att vi inte ska stressa fram en lösning som inte blir bra. En bra kompromiss hade varit det förslag som jag lade fram, som det faktiskt röstades om i den här kammaren och som bara genom en röst fick nej. Det handlar om en tillfällig stopplag, så att inte fler ungdomar hinner utvisas innan den långsiktiga lösningen från regeringen är på plats.

Jag undrar om Johan Forssell är medveten om att det inte är självklart att man får komma tillbaka till Sverige när man väl har lämnat landet. För de ungdomar som vill tillbaka till mamma och pappa och vänner – till sitt

liv – kan det faktiskt vara så att just det faktum att de har allt i Sverige kan tala emot att de får komma tillbaka hit. Darya och Donya sökte för att komma tillbaka till sina studieplatser på sjuksköterskeprogrammet, som de hade påbörjat i Sverige. Men de fick nej med motiveringen att domstolen inte såg att studier var deras huvudskäl för att vilja komma till Sverige. Domstolen kanske tänkte att de vill komma tillbaka på vilket sätt som helst. Men låt oss fråga oss: Vad hade vi själva gjort i den situationen?

Lagstiftningen är riggad mot de här ungdomarna, de som vill komma tillbaka till hela sitt liv. Därför behövs det en signal från regeringen. Tycker regeringen att det är rimligt och rättvist att de ungdomar som har hunnit utvisas ska ha svårare att komma tillbaka till Sverige just för att de har fler skäl än bara arbete eller bara studier för att vilja komma hit?

Anf. 5 Migrationsminister JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! Annika Hirvonen tar upp enskilda fall. Sanningen är att de kanske hade kunnat vara kvar i Sverige om Miljöpartiet hade gjort någonting åt problemet under de sex år man hade på sig. Men man gjorde ingenting.

Det är vi som har fått reda ut den här lagstiftningen. Det är vi som får ståda upp bland alla tillfälliga lagar, alla paniklösningar och alla nödlösningar, som knappt ens är några lösningar. De har skapat en massa andra problem. Den här regeringen är den första regering som har ansträngt sig för att ta fram en permanent lösning för den här gruppen skötsamma ungdomar. Det vet Annika Hirvonen. Det är så. Att lägga ansvaret för detta på mig tycker jag därför haltar. Vilket ansvar har Annika Hirvonen? Man hade ändå sex år på sig att ta fram en lösning.

Men nu står vi där vi står. Jag önskar att vi inte hade varit i den här situationen. Det hade varit mycket bättre om det hade funnits en permanent lösning tidigare. Men ansvaret för detta faller nog tyngre på Annika Hirvonen och Miljöpartiet, som hade sex år på sig men som ändå inte lyckades eller inte ville – jag vet inte hur det var.

Sedan har jag då fått önskemål om en stopplag. Vi har såklart tittat på det. Vi funderar på den typen av frågor. Men vi har landat i att det vore en dålig lösning av flera skäl.

För det första är det ingen permanent lösning. Det är bara ett stopp – ingen lösning. Ovissheten skulle fortfarande finnas kvar för den här gruppen skötsamma ungdomar. Förvisso har antalet tonårsutvisningar minskat den senaste tiden, enligt Migrationsverket, men vi vet att det finns personer som har påverkats av ett, så att säga, orättvist regelverk. Detta skulle dock inte vara någon lösning.

För det andra är det ett faktum att det skulle ta längre tid att ta fram en stopplag än en permanent lösning. Då kan man fundera på vad man egentligen skulle vinna med det.

För det tredje tar det tid att bereda lagstiftning så att den blir bra. Det får inte bli fel. Vi har sett historiska exempel på när man just stressar och slarvar fram lösningar. Det vet kanske Miljöpartiet bättre än några andra. Samma jurister som nu arbetar med att ta fram en permanent och hållbar lösning för den här gruppen skulle, om vi skulle ha en stopplag, behöva lägga ned det arbetet för att i stället ta fram en stopplag. Arbetet med att hitta en permanent lösning skulle alltså till och med försenas, och det skulle skapa ännu större osäkerhet och ännu större otrygghet för den här

gruppen. Vad skulle vi då egentligen vinna? Ingenting alls. Vi skulle bara skapa ny osäkerhet.

Vad vi behöver är just en permanent lösning, och vi arbetar med den.

Sedan säger Annika Hirvonen någonting annat som jag tycker är intressant: att vi i Sverige i stället ska ha permanenta uppehållstillstånd som huvudregel. Jag har också förstått att Miljöpartiet säger nej till skärpningen av anhöriginvandringen, som vi planerar. Det är viktig konsumentinformation inför höstens val. Skulle man säga nej till den skulle det leda till några saker. Sverige skulle då naturligtvis få en betydligt högre asylinvandring än vad vi har i dag. Efter vår omläggning har Sverige i dag den lägsta asylinvandringen på 40 år.

Vi gör detta av ett enda skäl. Vi gör det för att Sverige ska lyckas med integrationen av alla människor som har kommit till Sverige de senaste tio åren.

Miljöpartiets politik skulle vara ett dråpslag mot den möjligheten. Den skulle kanske innebära att vi ånyo får en situation liknande den som var för tio år sedan, under flyktingkrisen, då det var kaos. Det var utanförskap. Vi lever fortfarande med integrationsproblemen efter det. Det skulle dessutom leda till väldigt stora kostnader. Det är klart att det är saker som måste finansieras på något sätt, till exempel i form av höjda skatter för människor som arbetar och nedskärningar i skola, sjukvård eller någon annanstans.

Den politiken har vi prövat förut. Den ledde till kaos, segregation och utanförskap. Dit vill i alla fall inte jag att Sverige någonsin ska återvända.

Anf. 6 ANNIKA HIRVONEN (MP):

Herr talman! Johan Forssell frågade vad vi skulle vinna på en stopplag. Vi kanske skulle vinna Batis framtid, Jomanas drömmar och Aylas trygghet. Ungdomar som redan har fått beslut från Migrationsverket skulle skyddas från utvisning.

Det skulle vi vinna. Och även om det tar lite längre tid för den långsiktiga lösningen skulle vi ha räddat fler från det fruktansvärda öde som många ungdomar redan har upplevt, till exempel Darya och Donya som skickades till krigets Iran.

Herr talman! Det är fantastiskt att den folkliga mobilisering som dessa ungdomars berättelse har lett till gör att Johan Forssell nu står här och talar om hur han ska stoppa familjesplitringar, för i regeringens plan ligger ju en ännu värre familjesplitringslag.

Regeringens plan har varit att familjer som kommit hit, där mamma eller pappa blir av med jobbet eller får lägre lön, kan tvingas välja bort ett av sina barn till utvisning. Den cancersjuka mamman som inte längre kan jobba kan ställas inför samma fruktansvärda val. Mamman som får tvillingar men vars lägenhet bara klassas stor nog för ett barn till kan behöva utvisa storebror om regeringen går vidare med det här förslaget.

Johan Forssell, du svarade inte på frågan som jag ställde: Kommer ni att gå vidare med familjesplitringslagen eller inte?

Anf. 7 Migrationsminister JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! Som jag har sagt flera gånger önskar jag att vi inte hade haft den situation vi har i dag. Jag önskar att den rödgröna regeringen, Annika Hirvonen och Miljöpartiet inte hade lämnat efter sig ett kaos och en orättvis lagstiftning.

Jag konstaterar att Miljöpartiet hade sex år på sig att hitta en permanent lösning men inte gjorde någonting. Jag konstaterar också att vi är den enda regering som faktiskt har tagit oss tid att utreda en permanent lösning så att det ska bli bra för den här gruppen skötsamma ungdomar. Det är klart att de ska kunna gå klart gymnasiet. Det är klart att dessa ungdomar ska kunna bygga sig i en framtid i Sverige och arbeta och bli en del av vårt fantastiska land.

Det är klart att vi ska kunna hitta en sådan lösning. Men vi ska inte ha några paniklösningar. Den lösning som Annika Hirvonen nämner här är ju ingen lösning utan bara ett stopp som skulle ta längre tid att få på plats än en permanent lösning. Vad har man då vunnit? Om man verkligen vill den här gruppen väl vill man väl hitta en permanent lösning som går så fort som möjligt, inte en lösning som ligger ännu längre fram i tiden, som bara är ett stopp och som fortfarande leder till stor osäkerhet och otrygghet?

Jag kan inte dra någon annan slutsats än att Miljöpartiet är mer inriktat på ett politiskt spel än på verklig omtanke om den här gruppen, för om man vill dem väl vill man väl hitta en permanent lösning så fort som möjligt.

Vi står för en restriktiv migrationspolitik för att vi ska lyckas med integrationen. Det är jätte viktigt för oss. Därför blir jag väldigt orolig när jag hör Annika Hirvonen och Miljöpartiet tala om att vi ska tillbaka till precis den migrationspolitik som ledde Sverige rakt in i flyktingkrisen och som har skapat så stora problem med segregation, utanförskap, otrygghet och miljardkostnader.

Den politiken vill Miljöpartiet ha tillbaka, och det är en konsumentupplösning: Med Magdalena Andersson som statsminister får man kanske Miljöpartiets migrationspolitik på köpet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## **§ 7 Svar på interpellation 2025/26:361 om kulturarvet under vattenytan**

Anf. 8 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M):

Herr talman! Lars Mejern Larsson har frågat mig om jag avser att ta initiativ till ett formaliserat system med tydliga beslutsvägar och mandat för hur kulturarvet under ytan kan övervakas och skyddas.

Det är viktigt för regeringen att det finns förutsättningar att bevara, använda och utveckla en mångfald av kulturmiljöer. I kulturmiljölagen (1988:950) finns grundläggande bestämmelser till skydd för viktiga delar av kulturarvet. Bland annat föreskrivs ansvar för fornminnesbrott. Kulturmiljöer och fornlämningar under ytan har skydd enligt lagstiftningen. Av kulturmiljölagen framgår också att det är länsstyrelsen som ansvarar för det statliga kulturmiljöarbetet i länet och att Riksantikvarieämbetet har överinseende över kulturmiljöarbetet i landet.

Polismyndigheten har ett generellt ansvar att utreda och beivra brott, vilket även omfattar brott enligt kulturmiljölagen. Kustbevakningen kan bistå Polismyndigheten i dessa ärenden inom ramen för sin indirekta brottsbekämpande verksamhet. Dessa myndigheter samverkar utifrån sina respektive uppdrag med Åklagarmyndigheten, Statens museer för mari-

tim-, transport- och försvarshistoria, Riksantikvarieämbetet och relevanta länsstyrelser.

Regeringen följer myndigheternas arbete för att bevara kulturarvet under ytan. Det är dessa initiativ som just nu ligger på regeringens bord.

Anf. 9 LARS MEJERN LARSSON (S):

Herr talman! Sverige är en sjöfartsnation. I århundraden har handel, resor och krig format vår historia till sjöss. Men en stor del av denna historia ligger inte i våra arkiv eller på våra museer utan döljer sig under ytan.

Under arbetet med att bygga upp Museum of Wrecks uppdagades att flera av de vrak som bedömts som särskilt skyddsvärda hade plundrats eller påverkats utan att någon myndighet i tid hade uppmärksammat det. Det visade sig att detta inte var någon enstaka händelse utan en ständigt pågående process med plundring och påverkan.

Flera rättsfall visar att plundring av vrak kan pågå i årtionden innan det upptäcks. I ett uppmärksammat fall dömdes personer för fornminnesbrott efter att under lång tid, i praktiken flera decennier, ha tagit föremål från vrak i Östersjön. Vid husrannsakan hittades hundratals föremål, däribland en kanon från 1600-talet.

När föremål tas från ett vrak försvinner inte bara ett objekt – en del av historien går förlorad. Marinarkeologer brukar säga att det är som att riva sidor ur en bok.

Herr talman! Jag har själv haft förmånen att dyka, även om det har skett i betydligt varmare vatten än i Östersjön. Att sakta sjunka ned mot ett vrak är en särskild upplevelse. Man möter inte bara trä, järn eller last; man möter en berättelse, människors livsöden, ett ögonblick ur historien som frusit fast i tiden. När man ser hur bräckligt allt är där nere och hur lätt en miljö kan störas inser man också hur utsatt detta kulturarv är. Det är en tyst värld som inte protesterar när den plundras.

Herr talman! Ansvarsfördelningen är i dag otydlig. Riksantikvarieämbetet har ett nationellt ansvar, länsstyrelserna fattar beslut och andra myndigheter har resurser och kompetens men saknar mandat och ett tydligt uppdrag att skydda kulturarvet under ytan. Detta leder till att helhetsansvaret i praktiken faller mellan stolarna.

Som marinarkeologen Jim Hansson vid Statens museer för maritim-, transport- och försvarshistoria har beskrivit det har engagerade tjänstepersoner tvingats bygga upp samarbeten mellan berörda aktörer såsom Kustbevakningen, sjöpolisen och Försvarsmakten. Det är i grunden positivt att sådant sker, men det är inte ett system.

Herr talman! Som Jacques Cousteau en gång uttryckte det: Vi skyddar det vi älskar, och vi älskar det vi förstår.

Men att förstå innebär inte att alla känner att de har ansvar. Därför vill jag återigen fråga kulturministern hur regeringen avser att säkerställa en nationell styrning för skyddet av kulturarvet under ytan?

Anf. 10 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M):

Herr talman! Jag får säga att jag delar Lars Mejern Larssons beskrivning av kulturarvet under ytan. Jag delar också entusiasmen över det. Det jag däremot inte delar är beskrivningen av att myndighetsstyrningen är otydlig och att samverkan mellan myndigheter saknas. Det håller jag inte med om.

I dag finns en lagstiftning på plats som både reglerar skyddet av vårt kulturarv och föreskriver ansvar som gäller just fornminnesbrott. Dessutom finns det uppbyggda samarbetsvägar mellan de myndigheter som har till uppgift att jobba med olika delar av skyddet av kulturarvet.

Det är klart att det måste åligga olika myndigheter att göra olika saker beroende på vad som sker med kulturarvet. Riksantikvarieämbetet har ett otroligt viktigt uppdrag att vara en samlande myndighet och se helheten. Samtidigt ligger ett delansvar på länsstyrelserna i detta. När det kommer till den brottsbekämpande delen är Polismyndigheten, Kustbevakningen och andra helt avgörande för att arbetet ska fungera.

Jag delar alltså inte bilden av att det finns en otydlighet här. Däremot kan jag säga att när många myndigheter ska samverka hänger det såklart också på att man hittar vettiga samverkansvägar och att man bygger upp ett samarbete som ska hålla över tid. Det ska finnas en långsiktighet i det. Det bygger på relationer. Det bygger på kontakter mellan myndigheterna. Jag uppfattar att sådana kontakter är tagna. Det finns en samverkan mellan myndigheter och andra parter som arbetar för att bevara kulturarvet.

Det här är ändå ett hyfsat väl fungerande område. Sedan kan man alltid tycka att saker och ting kan bli bättre. Man kan fortsätta att titta på hur man kan öka förståelsen för dessa frågor och öka samverkan och samarbetet för att skydda vårt kulturarv ännu bättre.

Regeringen har tagit flera steg för att möjliggöra för våra myndigheter att på ett bättre sätt samverka. Till exempel har vi utsett Riksantikvarieämbetet till den myndighet som ska ha den samlande funktionen för arbetet med att ta hand om vårt kulturarv och se till att våra myndigheter, som på olika sätt har delansvar för detta, också tar det ansvaret och att det sker ett samarbete sinsemellan.

Jag tror såklart att det alltid finns saker som kan bli bättre, men jag tycker även att det är viktigt att säga att det samarbete som man har byggt upp över tid nu faktiskt har bedömts ge goda resultat och ökad förståelse för frågorna.

Anf. 11 LARS MEJERN LARSSON (S):

Herr talman! Jag håller med om att det finns saker som kan bli bättre, för efter att ha hört ministerns svar känns det som om regeringen slänger vraken överbord. Det är ett kulturarv som tillhör oss alla. Det är därför också vårt gemensamma ansvar att se till att det bevaras.

I mitt förra inlägg beskrev jag problemet. Låt mig nu tala om lösningen. Det som saknas är ju det som bara politiken kan ge, alltså ett tydligare uppdrag, nationell samordning och långsiktiga resurser. I dag är ansvaret otydligt när det gäller kulturarvet under ytan. Arbetet varierar över landet. Skyddet riskerar att bli beroende av enskilda initiativ. Så kan vi inte ha det.

Jag vill särskilt lyfta fram behovet av likvärdighet. Det kan inte vara slumpen eller postnumret som avgör om ett vrak undersöks vid exploatering och om misstänkta skador följs upp. Riksantikvarieämbetet måste få i uppdrag ett tydligt ledarskap.

Herr talman! När jag har dykt i tropiskt vatten har sikten varit god, och vrak syns på håll. I Östersjön är sikten ofta sämre, men bevarandeförhållandena är unika. Det innebär att vi sitter på ett världsunikt kulturarv. Det ställer krav på oss. Vi är något riktigt bra på spåren, men vi kan inte vara världsledande i teorin och otydliga i praktiken. Om Sverige nu ligger i

framkant när det gäller myndighetssamverkan är ju nästa steg att formalisera den.

Herr talman! Kulturarv under ytan får inte fortsätta att vara en blind fläck på den politiska dagordningen. I höstas deltog jag i en skarp insats där museet Vrak i Stockholm samarbetade med sjöpolis, kustbevakning och marinarkeloger för att skydda och bevara våra gemensamma kulturarv. Många vrak plundras i dag, både av nyfikna hobbydykare och av organiserade kriminella aktörer, vilket innebär att ovärderliga delar av vårt kulturarv riskerar att gå förlorade. Vid insatsen blev det tydligt hur olika kompetenser kan samverka effektivt för att skydda och ta till vara vårt marina kulturarv, i det här fallet runt Dalarö. Plundringen vid våra kuster är ett nationellt problem som måste motverkas med tydlig ansvarsfördelning och stärkt samarbete.

Herr talman! Jag har sett hur sårbart det som finns under ytan är. Frågan är inte om vi har råd att skydda det utan om vi har råd att låta bli. Jag är fortfarande besviken på att ministern inte nappade.

Anf. 12 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M):

Herr talman! Låt mig dra några exempel för ledamoten. Regeringen lägger en halv miljard kronor på att bevara kulturarvet i hela Sverige. Det är pengar som ska gå till underhållsinsatser och skydd av vårt kulturarv för att det ska bevaras för kommande generationer. En halv miljard lägger vi på det.

Regeringen har också utsett Riksantikvarieämbetet till beredskapsmyndighet, eftersom det finns behov av ett mycket tätare samarbete kring kulturarvsfrågor som en del av vår civila beredskap och för att kulturen är en viktig del av ett lands identitet. Vi behöver alltså arbeta systematiskt med de här frågorna även som en del av vårt skydd.

Regeringen har dessutom tillfört 84 miljoner kronor under tre år till Riksantikvarieämbetet för att stärka kulturarvssektorns beredskap. Det är pengar som ligger utanför den halva miljard som vi har avsatt till skyddet och bevarandet av kulturarvet och för att jobba med olika typer av insatser där.

Vi har instiftat ett råd för skydd av kulturarv. Riksantikvarieämbetet är samlande myndighet för det rådet. Rådet i sig samlar myndigheter över hela Sverige och inom hela kulturarvssektorn för att de på ett bättre sätt ska kunna samarbeta systematiskt med dessa frågor.

Det var bara några exempel, herr talman, på saker som regeringen har gjort för att skydda kulturarvet, oavsett om det ligger till havs eller på eller i marken. Det finns mycket att fortsätta arbeta med. Men att anklaga den regering jag företräder för att inte ha gjort tillräckligt i de här frågorna blir lite magstarkt när Lars Mejern Larssons regering under åtta år inte lade två strån i kors eller ens en miljon på att göra någonting för att skydda kulturarvet eller öka beredskapen i kulturarvssektorn i händelse av kris eller krig.

Nu rör vi oss i rätt riktning. En halv miljard går till att bevara kulturarvet och 84 miljoner till Riksantikvarieämbetet för att fortsätta se till att kulturarvet skyddas och att det byggs upp en ordentlig beredskap. Ett råd för skydd av kulturarv har instiftats. Beredskapspengar tillförs. Riksantikvarieämbetet och Riksarkivet har utsetts till beredskapsmyndigheter. Det är bara några av alla exempel på hur regeringen har rört sig framåt för att

se till att kulturarvet faktiskt ska kunna bevaras för kommande generationer.

Jag blir ändå lite nyfiken. Kanske kan ledamoten beskriva vad hans parti, Socialdemokraterna, under åtta år i regeringsställning gjorde för det maritima kulturarvet eller för vårt kulturarv i stort?

Anf. 13 LARS MEJERN LARSSON (S):

Herr talman! Jag uppskattar pengar till kulturarvet. Det är välkommet.

Det vi diskuterar här i dag handlar dock ytterst om ansvar för det som är under ytan, som inte fungerar. Vi har ett unikt kulturarv, vi har kunskap och vi har ett engagemang. Vi har till och med fungerande metoder som utvecklats av dem som arbetar med det här i verkligheten. Men det politiken kan ge saknas fortfarande, det vill säga ett tydligt uppdrag och en verklig samordning.

Det som finns under ytan är inte mindre viktigt än det vi ser på land. Det är en del av vår gemensamma historia och vårt ansvar inför kommande generationer.

Låt mig avsluta med följande ord, herr talman. Ett land som tar sitt kulturarv på allvar kan inte blunda för det som ligger dolt. Vi får inte låta tystnaden på havsbotten bli en ursäkt för passivitet för det som finns ovanför. Det behövs tydlighet, samordning och ett nationellt ansvar som fungerar i praktiken. För att skydda dem som inte längre kan tala för sig själva måste vi göra det. Det är vår skyldighet mot historien, och det är vårt ansvar inför framtiden.

Herr talman! Ministern är tyvärr tydlig med att regeringen inte kommer att engagera sig för en förändring, utan det rådande läget verkar vara gott nog. Det verkar inte som att vraken i sitt djup kommer att få ett utökat skydd från fastlandet så länge Tidöregeringen innehar ministerstolen.

Anf. 14 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M):

Herr talman! Till att börja med är det ju ledamoten själv som från talarstolen har pratat om att det skulle finnas ett motsatsförhållande mellan det som ligger under ytan och det som är ovan ytan och att det som är under ytan skulle vara mindre värt. Jag har inte tagit de orden i min mun och kommer heller aldrig att göra det.

Kulturarvet är vårt att skydda. Det är vårt just nu, men det tillhör kommande generationer. Det är vårt ansvar som ansvariga för Sverige och som ansvarig regering att ta det och att ta det på allvar. Vi måste göra det som krävs för att kommande generationer också ska ha rätt till sin historia och till sitt arv.

Låt mig påminna ledamoten ännu en gång om att åtta år med Socialdemokraterna i regeringsställning inte ledde till någon förändrad lagstiftning på det här området. Det gavs inte ett enda uppdrag till någon myndighet inom ramen för detta område. Och det satsades inte en enda krona inom ramen för området.

Den moderatledda regeringen däremot har höjt anslagen till Riksantikvarieämbetet. Vi har givit direkta pengar till arbetet med skyddet av vårt kulturarv. Vi har instiftat ett råd till skydd av kulturarv. Vi har utsett beredskapsmyndigheter som ska arbeta med skyddet av vårt kulturarv.

Det här är en fråga som vi har aktualiserat, och vi kommer att fortsätta driva och arbeta med den. Vi är inte klara. Det blir man inte på tre och ett

halvt år. Men vi har fått mycket gjort under tre och ett halvt år, saker som den socialdemokratiska regeringen inte gjorde någonting åt under sina åtta år.

Att stå här och säga att vi inte får tillräckligt gjort tycker jag är väl magstarkt, herr talman. Tack för diskussionen!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2025/26:94  
20 mars

Svar på  
interpellationer

## § 8 Svar på interpellation 2025/26:348 om nattågstrafiken i norra Sverige

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

Herr talman! Zara Leghissa har frågat mig vilka åtgärder jag och regeringen avser att vidta för att förbättra tillförlitligheten, kapaciteten och kvaliteten i nattågstrafiken till och från Norrbotten och Narvik, hur regeringen ser på behovet av investeringar i ny och upprustad nattågsmateriel för denna sträcka och om jag och regeringen avser att vidta särskilda åtgärder för att säkerställa långsiktiga och stabila förutsättningar för nattågstrafiken till norra Sverige, inklusive den gränsöverskridande trafiken mot Norge.

Regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera. Möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var i landet man bor. För att uppnå en god tillgänglighet mellan landets olika delar ska de olika trafikslagen inte ställas mot varandra utan tvärtom komplettera varandra. Både flygtrafik och tågtrafik spelar en viktig roll för resor till och från norra Sverige.

Ärligen avsätts medel för att Trafikverket ska kunna upphandla interregional trafik, där bland annat nattågen till och från Norrland ingår. Under 2025 och 2026 har kostnaderna för nattågstrafiken ökat kraftigt. Det beror på att Trafikverket har tecknat ett nödavtal i avvaktan på att en konkurrensutsatt upphandling genomförs. Medel har därför tillskjutits för 2026 i syfte att upprätthålla den interregionala tillgängligheten. Trots det har Trafikverket sett sig tvungna att förändra nattågstrafiken efter påsk i år och fram till dess att trafik enligt det nya avtalet kan påbörjas i december i år.

I oktober förra året gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utreda statens åtagande för nattågstrafik. Trafikverket ska bland annat göra en analys av den totala efterfrågan på nattågsresor, ta hänsyn till att upphandlad nattågstrafik i möjligaste mån inte ska påverka kommersiellt bedriven nattågstrafik och se över hur den statliga fordonsflottan bäst organiseras på ett effektivt sätt, inte minst ur ett beredskapsperspektiv.

Trafikverket genomför nu en ny upphandling av nattågsfordon. Det är därför lämpligt att utreda både ägandeformerna för befintliga och nya fordon och hur dessa ska finansieras. Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 31 december i år.

För att säkra tillförlitligheten, kapaciteten och kvaliteten i nattågstrafiken till och från Norrland arbetar regeringen kontinuerligt med underhåll och utveckling av järnvägen. Alla etapper av Norrbottenbanan finns med i den nu gällande nationella infrastrukturplanen. För Malmbanan finns också ett flertal kapacitetshöjande åtgärder redan inplanerade i gällande plan. Regeringen beslutade senast i början av mars om byggstart av en

förlängd bangård vid spåren i Nattavaara, och flera andra liknande åtgärder har genomförts under mandatperioden.

Tillsammans innebär detta en ökning av kapaciteten mellan Boden och Gällivare på 30 procent och mellan Gällivare och Kiruna på drygt 10 procent. Trafikverket har sedan tidigare ett särskilt uppdrag från regeringen att prioritera dessa för genomförande. Även ett stort antal drifts- och underhållsåtgärder samt reinvesteringar är inplanerade.

Trafikverket har haft regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Den ekonomiska ramen uppgår till 1 171 miljarder kronor. Det är en historiskt stor satsning där vi ökat infrastrukturen med över 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare planperioden. Planförslaget bereds nu inom Regeringskansliet, och ett beslut från regeringen om en ny nationell plan planeras under våren 2026.

Anf. 16 ZARA LEGHISSA (S):

Herr talman! Jag tackar infrastrukturministern för svaret, men det är ett svar som snarare bekräftar problemet än hittar lösningar.

Ministern säger att hela Sverige ska fungera, och det håller jag med om. Men politik prövas inte i formuleringar, utan den prövas i verkligheten. Och i verkligheten halveras nu nattågstrafiken till och från Norrbotten.

Herr talman! Regeringen hänvisar till ökade kostnader, och Trafikverket hänvisar i sin tur till att Malmbanan är i dåligt skick, att kapaciteten är begränsad och att underhållet brister. Men låt mig vara tydlig: Det här är inte ett argument för att halvera nattågstrafiken. Det är ett argument för att stärka den.

Malmbanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar för industrin, för exporten och för hela landets ekonomi och beredskap. När infrastrukturen brister är lösningen att investera, rusta upp och öka kapaciteten, såsom dubbelspår. När kostnaderna ökar behöver också budgeten öka.

Herr talman! Regeringens ansvar är tydligt. Trafikverket agerar utifrån de förutsättningar som regeringen ger. När förutsättningarna är kortsiktiga blir också beslut och resultat kortsiktiga.

Det var därför vi socialdemokrater tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet lade fram ett förslag i trafikutskottet. Vi vill skapa långsiktighet, och vi vill säkra nattågstrafiken. Vi vill undvika exakt den situation som vi nu står i. Men regeringsunderlaget röstade nej till vårt förslag.

Herr talman! Ministern säger att förändringarna är tillfälliga och gäller från april till december, men för de människor som nu har varslats på grund av regeringens halvering av nattågstrafiken är det inte bara tillfälligt. Hos SJ i Luleå riskerar nu många anställda att förlora sina jobb. Det är lokförare, bangårdspersonal och ombordpersonal – yrkesstolta järnvägsarbetare vars profession har gått i arv genom generationer. Det är människor som har köpt bostad, bildat familj och byggt sin framtid med tillit till att få ha jobben kvar. När de lämnar sina yrken försvinner kunskap, kompetens och erfarenhet, och de står inte och väntar på att trafiken eventuellt ökar igen.

Herr talman! Ministern menar att flyg och tåg ska komplettera varandra, men verkligheten är att bäge just nu riskerar att minska. Flygbolagen flaggar för dyrare och färre avgångar samtidigt som nattågstrafiken halveras. Det betyder sämre tillgänglighet, inte bättre.

Regeringen talar om planer, investeringar och framtida utredningar, men detta handlar om något mycket mer konkret: om tågen går eller inte. Just nu ska det gå färre tåg – inte i en framtida plan eller efter en utredning utan nu.

Herr talman! Nattågstrafiken är avgörande för näringslivet, besöksnäringen, klimatet och Sveriges beredskap. Den är avgörande för att hela Sverige ska fungera. Jag vill därför fråga Andreas Carlson: Är regeringen beredd att ta ansvar, rusta upp infrastrukturen och tillskjuta budgetmedel för att säkerställa trafiken? Eller tänker man fortsätta använda bristerna som ett argument för att minska den?

Anf. 17 ÅSA KARLSSON (S):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret, och tack, ledamoten Leghissa, för den här viktiga interpellationen!

Norra Sverige är en stor motor i Sverige. I norra Sverige finns skogen, malmen och ren elproduktion – naturresurser som de södra delarna av landet, Europa och övriga världen är beroende av. Ändå behandlas norra Sverige som ett styvbarn av Sveriges regering.

Regeringens behandling av nattågstrafiken till norra Norrland och Narvik i Norge bekräftar detta. Under 2024 och 2025 har nattågstrafiken mellan Göteborg och Umeå i Västerbotten samt mellan Göteborg och Duved i Jämtland avvecklats. Och nu har det också som sagt beslutats att den upphandlade nattågstrafiken mellan Stockholm och Norrbotten ska halveras. Det är ett dråpslag.

Herr talman! I juni förra året hade jag en interpellationsdebatt om nattågen med infrastrukturministern med anledning av att nattågen mellan Göteborg och norra Sverige då hade slutat gå. Infrastrukturministern sa då: ”Det är också viktigt att stärka infrastrukturen i Sverige för att hela Sverige ska fungera för att de olika delarna av vårt avlånga land – flera delar är glest befolkade – ska hänga samman.”

Nattåg är en viktig del av Sveriges infrastruktur. Tåg är lika viktigt som vägar och flyg. Nattågstrafiken ska inte vara beroende av marknaden, utan det måste finnas en långsiktig planering. Hur ser regeringen på nattågens vikt för Sveriges koppling till kontinenten, för norra Sverige och för besöksnäringen och försvaret?

Anf. 18 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS  
CARLSON (KD):

Herr talman! Jag vill tacka ledamöterna för engagemanget i frågan och för de frågor som har ställts. De frågor som ställdes i den ursprungliga interpellationen har jag besvarat. Jag ska också ta upp de frågor som Zara Leghissa ställer nu – om regeringen är beredd att ta ansvar för att rusta upp och för att skjuta till pengar.

Jag ska börja med den andra frågan. Som jag sa i mitt svar, herr talman, är anledningen till att Trafikverket nu har tvingats fatta det här beslutet att kostnaderna har skenat i det nödavtal som man har tecknat, vilket jag också redogjorde för. Regeringen har redan skjutit till medel. Vi har avsatt 1 055 miljoner kronor för statens trafikavtal för 2026. Det är en ökning med 151 miljoner kronor jämfört med vad som var budgeterat för 2026. Vi ökade också i vårändringsbudgeten förra året med 80 miljoner kronor. Vi avsatte

mer än beräknat. Det är alltså ett tillskott på nära en kvarts miljard kronor för att kunna bibehålla den upphandlade trafiken.

Trots detta har pengarna inte räckt. Det är därför vi ser med oro på kostnadsutvecklingen i det nödavtal som är tecknat. Det är också mot bakgrund av det som vi såg ett behov av att ge Trafikverket i uppdrag att utreda nattågstrafiken långsiktigt för att vi inte ska fastna i sådana här situationer igen. Oavsett regering skulle det vara svårt att hantera en situation där kostnaderna hela tiden ökar trots att man genom det förstärkta anslaget har skjutit till flera hundra miljoner för att kunna bibehålla trafiken, vilket de 151 plus 80 miljonerna illustrerar. Därför är det viktigt med långsiktighet – jag vill understryka det.

Svaret på frågan om jag är beredd att ta ansvar och skjuta till pengar är att det redan har gjorts. Men vi ser att det dyra nödavtalet ändå kräver att de här prioriteringarna görs i trafikavtalet.

Är jag beredd att ta ansvar och rusta upp? Ja, det är det vi håller på med. Vi har tidigarelagt och skyndat på åtgärder på Malmbanan. Det var detta jag redogjorde för i mitt svar, herr talman. Att 30 procent högre kapacitet i det södra omloppet är ett direkt resultat av den åtgärden är något som jag tror att ledamöterna ser positivt på. Att vi också kan öka kapaciteten i det norra omloppet på Malmbanan, norr om Kiruna, med 10 procent är en bra början.

Detta innebär att man får i princip samma effekt som med dubbelspår eftersom det blir partiella dubbelspår med mötesspår och bangårdsförlängningar som ökar kapaciteten. Tillsammans med det omfattande arbete som nu pågår på Malmbanan, med reinvesteringar och underhåll som görs mer synkat än tidigare, innebär detta att man kan vidta omfattande åtgärder samtidigt som mycket trafik kan gå på Malmbanan. Det är, som ledamöterna känner till, väldigt viktigt både för näringslivets behov och för persontransporterna men också ur beredskapssynpunkt.

Detta var givetvis också en fråga som jag diskuterade med mina nordiska transportministerkollegor när vi sågs i Rovaniemi förra veckan i samband med Cold Response-övningen och också fick presentera den nya strategin för nordiskt samarbete kring beredskap och gränsöverskridande transporter. Detta är alltså ett arbete som är högt prioriterat av regeringen.

Anf. 19 ZARA LEGHISSA (S):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret!

Det är bra att det görs saker, men det är för lite. Låt mig tala klarspråk om konsekvenserna av regeringens slakt på nattågstrafiken i Norrbotten. Det handlar inte bara om resenärer – det handlar om Sveriges ekonomi, vår konkurrenskraft och vår framtid.

I norra Sverige pågår just nu en av de största industriinvesteringarna i modern tid. Det talas om den gröna omställningen, om nya jobb och om tillväxt. Men tillväxt kräver fungerande transporter. När nattågstrafiken försvagas påverkar det näringslivet direkt. Företagen blir mindre tillgängliga, resor till arbete och studier försvåras och kompetensförsörjningen riskerar att gå i stå. Resorna blir krångligare och dyrare.

Detta slår hårt mot besöksnäringen i Norrbotten, som 2023 omsatte 10,6 miljarder och ökar sin tillväxt jämfört med övriga riket. Men färre nattåg betyder också färre besökare och färre möjligheter att resa klimat-

smart till fjällen, naturen, midnattssolen och norrskenet – till våra besöks-  
mål.

Det slår också mycket hårt mot föreningslivet. För idrottsföreningar som reser till matcher är nattåget ofta det enda rimliga alternativet, både ekonomiskt och praktiskt. Regeringens beslut om neddragningen har skapat en ojämlikhet för idrottande barn och unga i Norrbotten, som får sämre möjligheter än sina jämnåriga i södra Sverige – färre tävlingar, färre möten med andra lag och färre chanser att växa och utvecklas.

För att citera Carina Winsa, ordförande för RF-Sisu i Norrbotten: ”Idrotten är en av Norrbottens starkaste sociala motorer. Att försämra möjligheterna att resa är att försvaga hela regionens utveckling. Nattåget är ingen lyx. Det är en livlina. Och den får inte kapas. Regeringen och Trafikverket – gör om och gör rätt!”

Herr talman! Vi lever i en tid där Sveriges säkerhet diskuteras varje dag och där en robust infrastruktur är avgörande. Järnvägen, inklusive nattågen, är en viktig del av vår nationella beredskap och Sveriges motståndskraft. Den behövs i kris, och den behövs också för att transportera människor och resurser i ett avlångt land. Att då montera ned kapacitet, förlora personal och försämra funktionalitet är inte bara kortsiktigt. Det är oansvarigt.

Mitt i det här finns människor som nu riskerar att förlora sina jobb och yrkesgrupper som bär upp en samhällsviktig funktion. De förtjänar bättre än osäkerhet och neddragningar. Regeringen är näringslivet svaret skyldig när deras företag tvingas till konkurs och när anställda blir uppsagda.

Herr talman! Jag undrar om regeringen sitter nöjd med det här, när konsekvenserna redan nu är så tydliga för människor, jobb och hela regionens framtid. Vad är ministerns besked till norrbottningarna?

Anf. 20 ÅSA KARLSSON (S):

Herr talman! Under de senaste åren har vi sett stora neddragningar på framför allt nattågstrafiken från södra Sverige till norra Sverige. Trafikverket har äskat 200 miljoner kronor mer i budgetanslaget i år till trafikavtalen, och Trafikverket skriver i sitt budgetunderlag att både nattågstrafik och flygavtal kan stå inför ytterligare nedskärningar om de inte får mer pengar från staten. Trafikverket påpekar att de inte har fått kompensation för ökade kostnader.

När Trafikverket inte kan stödja den samverkande trafiken med de regionala kollektivtrafikhuvudmännen får regionerna och kommunerna stå för en stor del av kostnaderna. Det är inte rimligt, då de redan har hårt ansträngda budgetar.

Det kan tilläggas att nattågen till norra Sverige inte är de enda nattåg som försvinner under den här mandatperioden, då Tidöpartierna styr Sverige. SJ:s nattåg mellan Stockholm, Hamburg och Berlin, SJ Euronight, läggs ned den 31 augusti 2026. Orsaken är att det statliga stödet upphör.

Kommer statsrådet att vidta åtgärder för att det framöver ska finnas en väl fungerande nattågstrafik till norra Sverige? Och tycker statsrådet att det nu, med de borttagna nattågen, fortfarande finns en väl fungerande nattågstrafik till norra Sverige?

Prot. 2025/26:94  
20 mars

Svar på  
interpellationer

Anf. 21 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS  
CARLSON (KD):

Herr talman! Jag har delvis redan svarat på ledamöternas frågor, men låt mig upprepa det jag sa.

Vi har alltså förstärkt budgeten för den upphandlade trafiken för att kunna bibehålla de avtal som har tecknats. Men det som är grunden till de kostnadsfördyringar som har lett till att Trafikverket har tvingats prioritera annorlunda är det nödavtal man har tecknat, som har haft skenande kostnader.

Det handlar alltså inte om regeringens beslut om neddragning, som Zara Leghissa säger. Vi har, som jag också har sagt två gånger tidigare, utökat anslaget med 151 miljoner kronor jämfört med vad som tidigare var beräknat för 2026 och även skjutit till 80 miljoner kronor i vårändringsbudgeten. Trots det har kostnaderna skenat, och det har inte räckt. Det är därför det här behöver ses långsiktigt, och det var därför vi gav Trafikverket i uppdrag att utreda statens åtagande för nattågstrafiken och se över hur den statliga fordonsflottan bäst organiseras på ett effektivt sätt, inte minst ur ett beredskapsperspektiv.

Som jag sa tidigare är en anledning för oss att ge det här uppdraget de skenande kostnaderna och vad de påverkar. Vi är inte nöjda med den situationen; det vill jag vara tydlig med. Zara Leghissa frågade i andra vändan om jag är nöjd. Nej, det är jag inte. Det är därför vi har gett Trafikverket det här uppdraget. Det är därför vi också har skjutit till medel. När de inte räcker är det rimligt att se hur vi gör långsiktigt i Sverige för att säkra den här viktiga förmågan, som det ytterst handlar om ur beredskapsperspektiv men också utifrån näringslivets behov.

En välfungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling. Den spelar roll för tillförlitligheten, kapaciteten och kvaliteten i nattågstrafiken till och från Norrland. Det är därför vi har gjort och gör omfattande satsningar på att rusta upp svensk infrastruktur.

Mot bakgrund av det, herr talman, drar jag mig till minnes hur det var under förra mandatperioden. Det var ganska många presskonferenser, där Socialdemokraterna satte spaden i backen och sa: Nu börjar vi bygga Norrbotniabanan! Det var mycket snack, men den verkstad som man kan förvänta sig har ju vår regering stått för. Det är vi som har sett till att det blir byggstart på Norrbotniabanan. Det är vi som har sett till att vi får ut 30 procent mer kapacitet på Malmbanan nu, inom den här mandatperioden, därför att vi har skyndat på och tidigarelagt åtgärder som ökar kapaciteten.

Det skulle vara intressant att höra i de avslutande inläggen, herr talman, hur ledamöterna ser på sitt eget ansvar. Det dyker ju inte upp som en överraskning att vi har en underhållsskuld på 90 miljarder i det svenska järnvägsnätet. Det här har inte byggts upp över en natt utan under mycket lång tid. Bara under den förra mandatperioden ökade underhållsskulden för järnvägsnätet med nästan 40 miljarder kronor, så vi kom inte direkt till dukat bord när vi skulle ta över.

Sedan är det så, som ledamoten Åsa Karlsson tog upp, att vi inte har förlängt budgetsatsningen på att ha upphandlad trafik till Tyskland. Vi har sett att behoven är stora i vårt eget land, och som jag sa har vi totalt sett skjutit till nästan en kvarts miljard kronor jämfört med vad som var beräknat för att staten ska kunna upprätta de här viktiga trafikavtalen. Trots det

har pengarna inte räckt därför att nödavtalets kostnader har skenat. Det är därför som vi inte är nöjda utan ser att det här behöver hanteras långsiktigt i det uppdrag som Trafikverket nu har fått.

Anf. 22 ZARA LEGHISSA (S):

Herr talman! Vi socialdemokrater har i budget efter budget under den här mandatperioden faktiskt lagt mer pengar på järnvägen men även på de nödvändiga trafikavtalen, där vi nu ser att behoven är som störst.

Men, herr talman, det här handlar ytterst om vilken riktning Sverige ska ta. Ska vi ha ett land som håller ihop eller ett land där avstånden växer? Ska vi investera i framtiden, eller ska vi retirera?

Vi socialdemokrater har en plan för Sverige. Vi vill stärka Malmbanan och göra den mer robust så att tågen kan köras längs sträckan även när det uppstår problem, här och nu och också långsiktigt. Både godstrafik och persontrafik ska rymmas på järnvägen, för båda behövs.

Vi vill också utveckla kollektivtrafiken här och nu och långsiktigt. Vi vill att hela Sverige ska leva. Staten måste ta ett helhetsansvar för att trafiken ska fungera, vara tillgänglig och av god kvalitet och kunna bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Jag hoppas att infrastrukturminister Andreas Carlson tar in den massiva kritiken mot slakten av nattågstrafiken och omprövar beslutet.

Jag vill passa på att tacka för debatten och hoppas på förändring, för nu måste regeringens svek mot Norrbotten få ett slut.

(Applåder)

Anf. 23 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS

CARLSON (KD):

Herr talman! Ja, Zara Leghissa hoppas på förändring. Det är ganska illustrativt för socialdemokratisk infrastrukturpolitik. Man hoppas att det ska bli bättre. Men det som vi har visat på tre och ett halvt år är att genom att tydligt prioritera upprustning, få ut åtgärderna snabbare och ge tydliga uppdrag till Trafikverket kan man faktiskt inte bara hoppas på förändring utan också genomföra förändring.

Vi har kunnat åstadkomma en 30-procentig ökning av kapaciteten på Malmbanan genom att tidigarelägga investeringar, synka reinvesteringar och prioritera underhåll samt genom att göra detta mer samordnat än man någonsin gjort tidigare. Detta har skett i den hastighet som jag tycker att näringslivet förtjänar.

Historiskt har det inte varit så; vi dras med en historisk underhållsskuld. Zara Leghissa säger nu, när man är i opposition, att man lägger mer pengar. Det är gott så, men när man styrde växte underhållsskulden på det svenska järnvägsnätet med nästan 40 miljarder bara under den andra halvan av dessa åtta år. På fyra år skenade underhållsskulden så att den växte med ungefär 10 miljarder per år.

Tala gärna om förändring, Zara Leghissa! Tala gärna om hopp! Men om ni vill se verkstad kan ni titta på den regering som nu faktiskt ser till att få ut de här medlen i backen och som gör en historiskt stor satsning på infrastruktur, så att vi både får mer pengar till infrastruktur och får mer infrastruktur för pengarna.

Jag tackar för engagemanget. Vi är eniga om att svensk infrastruktur behöver rustas upp. Det arbetet har nu börjat – förra året var det första år då underhållsskulden inte bara fortsatte att skena.

Nu börjar vi amortera på underhållsskulden. Vi prioriterar de åtgärder som har mest effekt för att man ska kunna lita på järnvägen och på svensk infrastruktur.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

### **§ 9 Svar på interpellation 2025/26:355 om regeringens uppdrag till Transportstyrelsen gällande färdtjänsten**

Anf. 24 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Adrian Magnusson har frågat mig av vilken anledning jag och regeringen har beslutat att utreda frågorna om den i landet olikartade hanteringen av färdtjänstillstånd ännu en gång samt vilka åtgärder jag och regeringen tänker vidta med anledning av resultatet av den utredning som Trafikanalys presenterade för regeringen i mars 2023.

Jag har vid ett flertal tillfällen under mandatperioden besvarat frågor och interpellationer från riksdagsledamöter gällande färdtjänsten. Vid dessa tillfällen har jag meddelat att rapporten från Trafikanalys bereds inom Regeringskansliet. Som en del i beredningen har nu regeringen uppdragit åt Transportstyrelsen att utreda och belysa samtliga kriterier som beaktas av tillståndsgivande myndigheter i form av kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Syftet är att identifiera skillnader i tillämpningen mellan de olika tillståndsgivarna som underlag för den vidare beredningen.

Jag har flera gånger tidigare uttryckt att regeringen ser allvarligt på den rapportering som förekommit om att kraven för att bevilja tillstånd till färdtjänst för vissa grupper har skärpts på några håll i landet utan att någon ändring i lagen har skett.

I den ramlag – lagen (1997:736) om färdtjänst – som reglerar rätten till färdtjänst anges att tillstånd till färdtjänst ska meddelas för dem som på grund av ett funktionshinder som inte endast är tillfälligt har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Hur vissa huvudmän kan göra tolkningen att exempelvis personer med omfattande synskada inte möter ett funktionshinder som innebär att tillstånd till färdtjänst ska beviljas enligt färdtjänstlagen kan bara ansvariga huvudmän svara på.

Jag vill även påminna om att det inte föreligger några hinder för ansvariga huvudmän att vara generösare i sin tillämpning av lagen än vad som förekommer på flera håll i landet. Frågan om färdtjänst är viktig, och jag kommer att fortsätta följa den noga.

Anf. 25 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Herr talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret på den här interpellationen! Den är ställd med anledning av regeringens – i min och många andras mening – mycket märkliga hantering av lagen om färdtjänst.

Jag tycker att det inledningsvis är på sin plats med någon form av historisk resumé.

Vi har under en längre tid sett en utveckling där det görs olika bedömningar när det gäller rätten till färdtjänst i olika delar av landet. Den förra regeringen gav myndigheten Trafikanalys i uppgift att utreda vilka lagstiftningsåtgärder som skulle kunna vidtas för att råda bot på denna utveckling. Trafikanalys överlämnade sina slutsatser till den här regeringen och till infrastrukturministern i mars 2023. Sedan dess har inte mycket hänt med rapporten och slutsatserna.

Den ojämlika bedömningen av färdtjänstillstånd har fortsatt. I Skåne har dövblinda blivit av med sin färdtjänst och i vissa fall tvingats sluta arbeta. Några har lyckats behålla sin färdtjänst men först efter upprivande och psykologiskt påfrestande processer i förvaltningsrätt och kammarrätt.

Herr talman! Precis som statsrådet redogjorde för kan man inte påstå att den här frågan har glidit under den politiska radarn. Det har hållits ett antal interpellationsdebatter i frågan, bland annat mellan mig och ministern för ungefär ett år sedan. Medan detta har pågått ute i Sverige och människor har blivit av med sina färdtjänstillstånd har svaret varit att frågan bereds i Regeringskansliet. Det har hänvisats – och så sker även i dag, i viss mening – tillbaka till landets kommuner och regioner. Man säger från regeringens sida att det går att göra andra bedömningar.

Myndigheten Trafikanalys var dock tydlig i sina slutsatser: Lagstiftningen är bristfällig. Det tycker också i stort sett alla andra som är involverade i frågan, inte minst Synskadades Riksförbund.

Herr talman! I vissa frågor är den här regeringen mycket generös – om jag får uttrycka det så – i sin tolkning av beredningskravet. Viss lagstiftning bereds mycket snabbt och trycks igenom olika instanser. Den kommer till riksdagen och röstas igenom trots att Lagrådet säger att den inte uppfyller beredningskravet.

I det här fallet bereddes en utredning från Trafikanalys i tre år. Ett drygt halvår före valet kom plötsligt ett besked, men inte det som Benny Rosdahl, Caisa Ramshage eller andra som blivit av med sin färdtjänst hade väntat på. Beskedet var i stället att frågan skulle utredas ytterligare – att det behövdes ytterligare beredning efter att utredningen från Trafikanalys legat på regeringens bord i tre år.

I den interpellation vi diskuterar i dag, herr talman, har jag frågat varför det är så att regeringen tycker att den här frågan behöver utredas ytterligare, i strid med vad alla andra inblandade tycker. Svaret jag får är att det behövs någon form av kartläggning ute i landet. Den kartläggningen kunde ha gjorts betydligt tidigare om den nu var så viktig. Nu förläggs den, efter tre års väntan, i stället över valrörelsen. Av en slump ska Transportstyrelsen presentera sina slutsatser för regeringen i januari 2027. Som det kan bli, herr talman!

Jag tänker nu läsa upp vad man sagt från Synskadades Riksförbund, eller SRF: För oss på SRF är beslutet svårt att förstå. Regeringen utreder något som vi redan vet. Synskadades Riksförbund har kallat denna hantering ett svek.

Fler färdtjänstillstånd kommer att dras in för synskadade medan den här kartläggningen pågår i tio månader. Det kommer att ha gått över fyra år från det att Trafikanalys lämnade sina förslag innan någon form av lagstiftningsförändringar kommer på plats. Jag förstår faktiskt inte, herr tal-

man, varför regeringen är så avig i den här frågan. Debatten är ju lång, men än så länge har vi inte kommit närmare något svar på detta.  
(Applåder)

Anf. 26 ÅSA KARLSSON (S):

Herr talman! Jag vill tacka ledamoten Adrian Magnusson för en mycket viktig interpellation.

Redan 2023 redovisade Trafikanalys ett regeringsuppdrag. Myndigheten noterade att rättspraxis gällande synskadades rätt till färdtjänst hade utvecklats åt ett håll som inte återspeglades i intentionerna i lagen om LSS. Trafikanalys föreslog därför ett förtydligande av kriterierna för tillstånd till färdtjänst.

Frågan har nu beretts i Regeringskansliet i tre år. Interpellationer och frågor har ställts till infrastrukturministern, som återkommande har svarat att frågan är viktig och att resultatet av Trafikanalys utredning bereds i Regeringskansliet.

Efter tre år har ingenting hänt. Personer som är blinda eller som har en grav synnedsättning nekas i allt högre grad rätt till färdtjänst. Orsaken är inte ändrad lagstiftning utan åtstramad rättspraxis.

Svårigheter att orientera sig i olika miljöer och att röra sig säkert i trafiken anses inte längre vara tillräckliga förflyttningssvårigheter i färdtjänstlagens mening. Synskadade förväntas kunna lösa sitt resande genom att träna in ett obegränsat antal sträckor till och från den allmänna kollektivtrafiken, vilket resulterar i ökad isolering och svårigheter att genomföra studier och klara ett arbete.

Min fråga blir därför: När kommer regeringen att komma med ett konkret förslag för att styra upp färdtjänstlagen, och vilka åtgärder tänker infrastrukturministern och regeringen vidta för att synskadade ska återfå sin självklara rätt till färdtjänst?

(Applåder)

Anf. 27 CHRISTOFER BERGENBLOCK (C):

Herr talman! Jag tackar för möjligheten att delta i den här viktiga debatten.

Precis som har sagts här presenterade Trafikanalys i mars 2023 sin rapport om färdtjänsten i Sverige. I rapporten konstaterades stora brister och stora behov av att revidera färdtjänstlagen för att förtydliga den. Därefter har infrastrukturministern fått frågor vid riksdagens frågestund samt deltagit i interpellationsdebatter, och svaret har hela tiden varit att frågan bereds i Regeringskansliet.

Herr talman! I tre års tid har vi fått svaret att frågan bereds i Regeringskansliet. Vad har då beredningen landat i? Jo, den har landat i att man nu tillsätter en ny utredning för att titta på hur kommunerna och regionerna hanterar frågan om färdtjänst. Ska det ta tre år att landa i en så oerhört enkel analys och ett så oerhört enkelt uppdrag? Nej, det är klart att det inte ska. Det här visar på någonting annat, nämligen regeringens totala ointresse för funktionshinderspolitiken.

Det är inte bara den här frågan inom funktionshinderspolitiken som regeringen har fördröjt. Ledsagningen är en minst lika viktig fråga för de synskadade, och i många av de avslag för färdtjänst som människor har fått hänvisas det till att de i stället ska använda sig av ledsagning för att

kunna åka med den ordinarie kollektivtrafiken. Även gällande ledsagning finns det en utredning som regeringen har berett under tre års tid, från det att Socialstyrelsen kom med en rapport sommaren 2023.

Det här är ju otillständigt. Det är ett uppenbart ointresse, och regeringspartierna tävlar uppenbarligen om vem som ska vara mest ointresserad av de här frågorna. Det går ut över funktionsnedsatta och äldre som är i behov av att få dessa rättigheter tillgodosedda.

Det gjordes nyligen en undersökning, i november 2025, där riksdagspartierna fick svara på frågan hur man ser på Trafikanalys utredning från 2023. Vill man genomföra det som står där? Då svarade faktiskt sju av åtta partier att de var positiva till att genomföra innehållet i utredningen. Det åttonde partiet – som svarade nej – var Kristdemokraterna, så det är kanske ingen slump att det är Kristdemokraterna som sitter med infrastrukturministerposten. Partiet är ju inte engagerat i eller intresserat av att lösa frågan.

Det regeringen gör är helt enkelt att skjuta upp frågan till efter valet och tänka att man därmed kanske inte behöver debattera den. Men jag tror att vi är rätt många som vill debattera funktionshinderspolitik i den här valrörelsen. Inte minst vill vi debattera att regeringen skjuter upp frågan om huvudmannaskapet för personlig assistans och skjuter upp frågan om ledsagning. Man skjuter upp frågan om tolktjänst, och man skjuter upp frågan om färdtjänst. Detta är nämligen frågor som man inte är tillräckligt intresserad av och engagerad i.

Senast återkom det här att man skyller på kommunerna. Man säger att det är upp till kommunerna och att de alltid kan ge ledsagning och färdtjänst, även när de inte är tvingade. Men vi sitter ju i den lagstiftande församlingen. Regeringens uppdrag är att se över befintlig lagstiftning och ta fram nya lagförslag när det behövs, och där har regeringen misslyckats. I det här fallet var det tydligt redan i mars 2023 att det behövs ny lagstiftning. Var är den, statsrådet Andreas Carlson?  
(Applåder)

Anf. 28 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS  
CARLSON (KD):

Herr talman! Det stämmer ju inte riktigt att jag skyller på kommunerna, som Christofer Bergenblock beskriver det som, när jag helt enkelt redogör för var ansvaret ligger.

Ansvaret för kvaliteten i färdtjänsten är ett regionalt åtagande. Lagen om färdtjänst anger att varje kommun gentemot sina invånare ansvarar för att färdtjänst av god kvalitet anordnas. Färdtjänstlagen är en ramlagstiftning och reglerar inte i detalj samtliga villkor som ska gälla i färdtjänsten. Vissa regioner tillämpar en mer generös tillståndsgivning än den absoluta miniminivå som kan uttolkas ur lagen. Detta framgår också av rapporteringen i medierna.

Det vi har konstaterat i beredningen av det här ärendet är att det skiljer sig åt i olika delar av landet. Det har också hänt en hel del sedan 2023. Trafikanalys rapport gjordes under pandemin och presenterades kort därefter. Om man tittar på Trafikanalys egen statistik för åren efteråt kan man konstatera att antalet färdtjänstillstånd 2024 låg på ungefär samma nivå som före pandemin räknat i antal tillstånd per invånare.

Det skedde alltså en synlig och tydlig nedgång i både antalet tillstånd och antalet färdtjänstresor under pandemin. Det kan därmed inte uteslutas

att pandemin påverkade nedgången i landet, men därefter har tillståndet per invånare ökat på många håll.

De skillnader som finns illustreras när man tittar på olika län. För att replikera även på partiinlägget kan vi titta på Örebro län, där Kristdemokraterna är med och styr och har ansvar. Där har antalet färdtjänstillstånd per invånare ökat med 24 procent jämfört med före pandemin. Samtidigt har färdtjänstillstånden per invånare minskat med nästan 16 procent i Västerbotten.

Det är uppenbart att det finns skillnader runt om i Sverige, och det är mot bakgrund av det och mot bakgrund av den nya statistiken från Trafikanalys som vi såg ett behov av att fördjupa underlaget i beredningen och gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda skillnader i vilka kriterier som tillämpas vid tillståndsgivning.

Det underlaget kan bli ett viktigt stöd för ansvariga kommunala och regionala myndigheter i arbetet med att analysera hur de kan ta fram bättre riktlinjer för beslut så att alla som har rätt till färdtjänst också får färdtjänst. Uppdraget till Transportstyrelsen kompletterar det underlag om tillståndsgivningen för färdtjänst som Trafikanalys har lämnat.

Den fråga som jag tidigare har ställt till de huvudmän som är ansvariga, nämligen hur vissa huvudmän kan göra tolkningen att exempelvis personer med synskada inte möter funktionshinder som innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand, kan bara ansvariga huvudmän svara på.

Anf. 29 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Herr talman! Det här blir en ganska intressant diskussion, vill jag ändå påstå.

Infrastrukturministern säger i sitt andra inlägg att det behövs kompletterande statistik – att vi behöver nya uppgifter efter tre års beredningstid. Jo, det kan jag väl i och för sig förstå, för efter att ha låtit en utredning ligga på regeringens bord i tre år kanske man känner att statistiken är något förlegad. Det är väl en uppfattning man kan ha, och jag kan i någon mening sympatisera med den.

Anledningen till att statistiken är förlegad är ju dock att regeringen har väntat med frågan i tre år. Sedan har man insett att man kanske måste göra någonting annat, och då har man tillsatt en ny utredning som ska se över rapporten från Trafikanalys och de siffror som presenterades i den 2023. Argumentationen blir alltså på något sätt lite säregen, måste man säga.

Jag hoppas att den här regeringen inte blir omvald, men vi kan ju resonera hypotetiskt kring möjligheten att den blir det. Om den blir det, om Transportstyrelsen lämnar sitt utredningsförslag i januari 2027 och om förslaget sedan ligger på regeringens bord i två tre år – ska man då tillsätta en ny utredning som ska titta på *de* siffrorna, eftersom de har blivit förlegade? Med den typen av tankesätt kan detta hålla på hur länge som helst.

Sedan är det ju så att det görs olika bedömningar runt om i landet; det har statsrådet rätt i, vilket jag ändå ska ge honom. Det är i mångt och mycket därför den här interpellationen kom till stånd. Det görs generösa bedömningar i delar av landet och stramare bedömningar i andra delar av landet.

Där jag kommer från i Skåne gör man väldigt strama bedömningar. En rad olika fall har uppmärksammats i medierna, och det här har också uppmärksammats i en rad olika rättsfall. Som jag sa i mitt förra anförande har dessa människor blivit tvingade att gå till domstol med det här, och dom-

stol har då prövat färdtjänstlagen. I vissa fall har man kommit fram till att Skånetrafiken, som ansvarar för färdtjänsten i Skåne, har gått för långt. I vissa fall har man kommit fram till att de kanske hade rätt.

Problemet är att den moderata kollektivtrafiknämndsordföranden i Region Skåne, Carina Zachau, vid två tillfällen själv har tagit initiativ till att skriva till regeringen för att säga att lagen om färdtjänst behöver ses över. Just nu pågår det alltså något slags – jag vill inte kalla det spel, men en sorts konstig peka-finger-process.

Regeringen säger från sitt håll att regioner och kommuner kan göra generösa bedömningar, men i regionerna och i kommunerna sitter borgerliga kamrater och säger att det är lagstiftningen som är problemet. Så kan man hålla på i ytterligare tre år eller vad det nu kan vara.

Problemet är att människor kommer i kläm medan detta pågår. Det är hela tiden människor i Skåne, och säkert i många andra delar av landet, som blir av med sina färdtjänstillstånd. Då blir det återigen så att det finns en grupp som har stort behov av färdtjänst för att kunna leva sina liv, men regeringen väljer på något sätt att bara låta den här frågan passera.

Ledamoten Bergenblock kallar det för ointresse, och det kanske det är. Som jag sa i mitt första inlägg vet jag inte vad som gör att den här frågan behandlas så avigt, men det är alldeles uppenbart att de här människorna far oerhört illa medan regeringen släpar benen efter sig i en fråga som är oerhört viktig för väldigt många människor. Och medan regeringen säger att regioner och kommuner kan göra generösa bedömningar säger regioner och kommuner, där borgerliga kamrater till statsrådet styr, att det är lagstiftningen som är problemet. Så här kan vi inte ha det.

Det finns en rapport som föreslår att man ska se över lagstiftningen – *fine!* Då tycker jag att regeringen borde gå vidare med rapporten. Det borde man ha gjort för länge sedan. Nu har det gått tre år, och det kommer som sagt att ha gått mer än fyra år innan det kommer nya lagstiftningsåtgärder på plats. Under de fyra åren kommer människor i Umeå, i Varberg och i Ystad att bli av med sina färdtjänstillstånd. Det är faktiskt väldigt, väldigt dåligt.

Anf. 30 ÅSA KARLSSON (S):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Kritiken från Synskadades Riksförbund är tydlig, och den är rimlig. Problemen är kända, och det som saknas är handling. Människor – enskilda personer – fortsätter att drabbas, och det är frustrerande att någon som har fått avslag i en kommun kanske kunde ha fått rätt i en annan. Det skapar otrygghet och frustration, och det riskerar att skapa ett minskat förtroende för samhället.

Om regeringen menar allvar med att man ska stärka rättssäkerheten och likvärdigheten i färdtjänsten måste regeringen också vara beredd att gå vidare med konkreta åtgärder. Det kan handla om tydligare nationella riktlinjer eller förändrad lagstiftning, men detta kräver politisk vilja.

Att kunna ta sig till jobbet och olika möten, att kunna ta sig till affären för att handla kläder eller livsmedel och att kunna ta sig till barnens fritidsaktiviteter är enkelt för mig och för statsrådet. Vi sätter oss i bilen och sedan kör vi dit vi vill – eller tar kollektivtrafik om sådan finns. Att som synskadad inte kunna göra detta gör att man tvingas till isolering och utan-

förskap samtidigt som våra gemensamma resurser främst fördelas i skattesänkningar till dem som redan har allt. Det känns som ett hån för många.

Min fråga är: När avser regeringen att gå från utredning till beslut och säkerställa likvärdigheten i hela landet?

Anf. 31 CHRISTOFER BERGENBLOCK (C):

Herr talman! Tack, infrastrukturminister Andreas Carlson, för svaret! Jag är dock inte nöjd med det.

Mycket vatten har runnit under broarna sedan vi fick den här rapporten från Trafikanalys, och den pekade väldigt tydligt på vad som höll på att hända.

Nedgången i färdtjänstillstånd skedde inte bara under pandemin, utan man pekar i rapporten på att brytpunkten kom i en ny rättspraxis som började tillämpas ungefär 2012. Det har alltså varit en pågående nedgång vad gäller rätten till färdtjänst, och den har drabbat just synskadade särskilt hårt. Därför har det också varit särskilt viktigt att komma till rätta med den problematiken.

Man kan som regering alltid gömma sig bakom att bedömningarna görs i kommunerna eller regionerna, alltså hos trafik huvudmännen. Men när vi ser att det fallerar – och det är ju det man pekar på i Trafikanalys rapport – är det vår uppgift som lagstiftare att komma till rätta med problemet genom att ändra i lagstiftningen när det behövs och på det viset etablera en ny praxis där människor som har behov av färdtjänst för att kunna leva sina liv får den rättigheten tillgodosedd.

Det som föreslogs av Trafikanalys var att lagen skulle förtydligas utifrån ett dörr-till-dörr-perspektiv, det vill säga att man även som synskadad ska kunna lämna sitt hus eller sin lägenhet och ta sig till sin målpunkt. Om det är svårt – om vädret inte medger, om det är för långt att ta sig till en hållplats med kollektivtrafiken eller om kollektivtrafiken inte håller den standard som den bör och det sedan inte går att ta sig från ändhållplatsen till sin målpunkt – ska färdtjänsten träda in, men det gör den inte.

Vad har infrastrukturministern för recept för att komma till rätta med det här?

Anf. 32 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag vill återigen säga att jag ser allvarligt på det som rapporteras. Jag ska inte uttala mig i enskilda fall, men jag tänker på de fall som har beskrivits där människor verkligen hamnar i kläm för att de inte har beviljats tillstånd. Jag har även upprepat att bara ansvariga huvudmän kan svara på hur man kan göra tolkningen att exempelvis personer med synskada inte möter funktionshinder som innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.

Om det skulle finnas en otydlighet i lagstiftningen vill jag vara väldigt tydlig med att det inte föreligger några hinder för ansvariga huvudmän att vara mer generösa i sin tillämpning av lagen än vad som förekommer på flera håll i landet. Det här är ett regionalt och kommunalt ansvar. Det finns möjlighet att vara mer generös, och den möjligheten används på flera håll i landet. Jag nämnde Örebro, där antalet färdtjänstillstånd har ökat med 24 procent jämfört med före pandemin.

Det var också en kraftig nedgång under pandemin, och det är klart att man som Christofer Bergenblock gör kan dra ut tidslinjen längre än så. I Trafikanalys egen statistik ser vi att antalet färdtjänstillstånd för 2024 var på ungefär samma nivå som före pandemin, räknat på antalet tillstånd per invånare.

I det här läget har vi bedömt det som viktigt att kartlägga var skillnaderna finns, vad de består av och vilka kriterier som tillämpas vid tillståndsgivning i olika delar av landet. Detta ser nämligen olika ut, och det har vi varit inne på. Under tiden innebär det att människor på vissa håll i landet hamnar i kläm. Det är vi inte nöjda med, utan vi ser allvarligt på detta.

Vi sätter därför stort värde på det utredningsuppdrag som Transportstyrelsen nu har fått för att komplettera beredningsunderlaget så att vi ska kunna kartlägga var det brister. Underlaget ska också ge ett viktigt stöd för ansvariga kommunala och regionala myndigheter att analysera hur de kan ta fram bättre riktlinjer för beslut.

Regeringen är förstås också beredd att vidta åtgärder om detta inte blir bättre. Det uppdrag som vi nu har gett Transportstyrelsen är förstås angeläget.

Anf. 33 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Herr talman! Utredningen presenterades som sagt i mars 2023. Varför har det tagit regeringen nästan tre år att komma fram till att man behöver utreda frågan ytterligare?

Utredningen innehåller en rad lagstiftningsförslag. Det är tio sidor med utredningens överväganden och förslag, där man lämnar förslag på konkreta åtgärder i lagstiftningen som skulle göra att fler får tillgång till färdtjänst i enlighet med färdtjänstlagens intentioner.

På sidorna 73–94 i utredningen, alltså drygt 20 sidor, behandlas utvecklingen av tillämpning och rättspraxis, och på sju åtta sidor behandlas tillämpningen av färdtjänstlagen i kommunerna under 2023.

Det finns alltså en hel del i underlaget för regeringen att gå vidare med i form av förslag och statistik.

Ministern har i både denna debatt och i andra debatter sagt att han ser allvarligt på att människor blir av med sina färdtjänstillstånd. Ministern har i dag och vid flera andra tillfällen också sagt att frågan varför det görs så olika bedömningar måste ställas till huvudmännen. Jag utgår från att ministern har kontakt med sina partikamrater i Örebro och med moderata kamrater i Skåne.

Om nu ministern ser allvarligt på detta och det finns ett intresse för frågan undrar jag: Hur förklarar exempelvis den moderata kollektivtrafiknämndsordföranden i Skåne att bedömningarna där skiljer sig från dem i exempelvis Stockholm? Hur förklarar ministerns partikamrat i Örebro att man där beviljar fler färdtjänstillstånd än på många andra håll i landet? Vad säger dessa företrädare till ministern när han frågar dem?

Anf. 34 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Jag tackar Adrian Magnusson för frågan, för det är ju i kommuner och regioner ansvaret ligger. Jag har förstås en dialog med mina partikamrater, och jag har varit tydlig mot såväl dem som andra poli-

tiker i olika delar av landet med att det inte finns något i gällande lagstiftning som hindrar kommuner eller regioner att anordna färdtjänst av god kvalitet och att göra mer generösa bedömningar i sin tillämpning av lagen än vad som förekommer på flera håll i landet.

Jag håller mig dock för god för att redogöra för vad exakt olika personer har sagt i olika samtal med mig; jag vill inte använda det som inlägg i en debatt. Jag har det inte heller ordagrant nedtecknat så att jag kan citera. Men ledamoten och alla andra kan vara trygga med att jag i den dialog jag har med regionala och kommunala politiker runt om i landet i denna fråga är lika tydlig som jag har varit i kammaren i dag med att det inte finns något i gällande lagstiftning som hindrar kommuner och regioner att vara mer generösa i sin tillämpning.

Samtidigt ser vi de skillnader vi har diskuterat i debatten, och jag kan konstatera att i Örebro län, där Kristdemokraterna är med och styr, har antalet färdtjänstillstånd per invånare ökat med 24 procent jämfört med före pandemin. Skälen för det tror jag är ganska uppenbara.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

### § 10 Svar på interpellation 2025/26:367 om motorvägsbron i Södertälje

Anf. 35 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Kerstin Lundgren har ställt fyra frågor till mig om motorvägsbron i Södertälje. Den första frågan är på vilket sätt jag avser att ta hänsyn till näringslivs- och totalförsvarsnytta vid en breddning av bron. Den andra frågan är om jag har för avsikt att påbörja insatsen efter det att Förbifart Stockholm står färdig. Den tredje och fjärde frågan är om jag och regeringen har klarlagt totalförsvarsnyttan med en kompletterande förbindelse till motorvägsbron och om så vilka åtgärder jag kommer att vidta.

Kerstin Lundgren och jag hade en interpellationsdebatt i den här frågan i december förra året. Det som har hänt därefter är framför allt att remisstiden för förslaget till den nationella planen har gått ut, att ett antal remissmöten har hållits och att beredningen i Regeringskansliet har fortlöpt.

Jag ska kortfattat redogöra för den process som har varit i frågan.

I infrastrukturpropositionen från 2024 klargjorde regeringen att den vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där samtliga trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. En väl fungerande infrastruktur är avgörande för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. Den ekonomiska ramen för nästa planperiod, 2026–2037, uppgår till 1 171 miljarder kronor. Det är en historiskt stor satsning där vi har ökat infrastrukturramen med över 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare planperioden och där vi prioriterar att vårda det befintliga transportsystemet och prioriterar underhåll samtidigt som transportsystemet kan utvecklas.

Trafikverket har mot den bakgrunden haft i uppdrag att ta fram ett förslag till en ny nationell plan för perioden 2026–2037. I uppdraget till Trafikverket har regeringen bland annat betonat att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande, att det är viktigt med ett stråk- och system-

tänk och att det försämrade säkerhetspolitiska läget och totalförsvarets behov behöver beaktas. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste dock bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ska därför inte ingå i förslaget till nationell plan.

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

Samtliga riksdagspartier träffade i juni 2025 en blocköverskridande överenskommelse om att lånefinansiera 300 miljarder kronor för totalförsvaret under perioden 2026–2034. Av dessa får högst 50 miljarder kronor användas för investeringar i fysisk infrastruktur och lagerhållning av livsmedel, läkemedel och drivmedel som en del av det civila försvaret.

Jag avslutar med att understryka att det än så länge inte finns några ställningstaganden från regeringen vad gäller Trafikverkets förslag eller medlen till fysisk infrastruktur kopplade till civilförsvarsramen. Båda frågorna är under beredning, och vi avser att återkomma om detta.

Anf. 36 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret, även om det mest handlade om processen och jag inte fick svar på de fyra frågor jag ställt. Svaret innehöll som sagt mest en berättelse om processen och det vi har varit överens om samt en slutsats att beredning pågår, vilket jag också är medveten om.

Mina frågor handlar om att uppmärksamma hur allvarligt ett felaktigt beslut av ministern skulle kunna bli. I Södertälje kommun finns två totalförsvarsviktiga företag, Scania och Astra Zeneca. Stockholms civila bränslelager finns också i Södertälje, och kommunen är nod för strategiska trafikprojekt: två europavägar, motorvägsbron och Södertälje kanal.

När jag nu åter väcker frågan handlar det inte som förra gången om en alternativ förbindelse för att höja säkerheten, nämligen en tunnel under Södertälje kanal, utan denna gång ställde jag interpellationen för att det har kommit till min kännedom att Trafikverket föreslår att en breddning av bron ska ske mellan 2033 och 2037. Fyra år av störningar på en strategisk trafiksträcka skulle skapa orimliga konsekvenser för Södertäljes invånare och företagare och även för hela Sverige.

Breddningen skulle också ske efter att Förbifarten öppnas 2029 eller 2030. När Förbifart Stockholm äntligen öppnas beräknas trafiken öka med upp till 35 procent fram till 2040–2045. Det här skulle alltså betyda fyra års nedstängning av bron för breddningsarbeten samtidigt som trafikintensiteten ökar kraftigt.

Kostnaden för detta är betydande, och av det skälet förväntar jag mig att ministern är väldigt noga med att säkra att denna breddning, om den ska göras, inte påbörjas så långt fram som i Trafikverkets förslag och att den också påskyndas så att den inte tar fyra år.

Samtidigt är det också tydligt av remissvaren och Försvarmaktens signal att man behöver stärka redundansen när det gäller passagen över Södertälje kanal. Det är en strategisk fråga för Sveriges totalförsvaret.

Herr talman! Jag förväntar mig också att det i den plan som så småningom beslutas finns ett tydligt uppdrag att genomföra en alternativ utredning om Förbifarten. Det kan vara ytterligare en förbifart alternativt en tunnel, vilket har varit på förslag länge och som vi debatterade senast.

Trafikverket säger att det tar 20–30 år innan någonting sådant kan komma på plats. Det vore ett totalt misstag att inte göra någonting. Det vore att leka med Sveriges totalförsvaret.

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

Herr talman! Tack, Kerstin Lundgren, för dina frågor och ditt engagemang i den här frågan! Det är inte bara en lokal fråga för Södertälje, utan den har bäring på totalförsvaret för beredskap. Den är viktig utifrån ett totalförsvarsintresse. Det vill jag först vara tydlig med att säga.

Sedan är det svårt för mig, för att inte säga omöjligt, att ge mig in i diskussioner om exakta årtal i det här läget av den process som jag redogjorde för. Kerstin Lundgren kan dock vara trygg i den inriktning som jag har haft i infrastrukturpolitiken under dessa år som infrastrukturminister och som jag kommer att fortsätta att ha.

Det handlar om att bygga bort flaskhalsar och att inte bygga nya. Det är viktigt att infrastrukturåtgärder som är viktiga kommer på plats så snabbt som möjligt. Oavsett hur regeringen landar i beslut om nationell plan är Försvarmaktens och näringslivets behov förstås något som ligger till grund för de beslut som vi kommer att fatta.

Herr talman! Jag tror att jag i princip nöjer mig med att säga det. Det är ett ganska tydligt besked från min sida i det här läget av processen. Kerstin Lundgren är en av riksdagens erfarna ledamöter som vet hur nationell infrastrukturplanering går till.

I det läge vi nu är i kommer jag inte att kunna svara mer på de specifika frågor som Kerstin Lundgren har ställt än att det än så länge inte finns några ställningstaganden från regeringen om Trafikverkets förslag. Det finns det inte heller om de medel till fysisk infrastruktur kopplat till civilförsvarsramen vi är överens om.

En inriktning är givetvis att vi där kommer att utgå från Försvarmaktens behov och analys. I Trafikverkets förslag har vi med totalförsvarets behov mycket tydligare än tidigare redan på ritbord. Därför är det angelägna frågor som ledamoten ställer.

Jag kan förvissa Kerstin Lundgren om att vi kommer att studera detta och vara väldigt noggranna innan vi fattar beslut, för att det inte ska skapas flaskhalsar och så att infrastrukturåtgärder kommer på plats så snabbt som möjligt.

Anf. 38 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! Jag noterar att ministern säger att man inte ska fatta beslut som innebär att man skapar nya flaskhalsar.

Om Förbifarten öppnas och trafikintensiteten över motorvägsbron över kanalen i Södertälje ökar på det sätt som Trafikverket självt förutsår och man samtidigt stänger av just den trafikleden under fyra år för att göra en

breddning skapar man inte en lösning på den sårbarhet som Försvarsmakten säger att bron utgör.

Vi har redan i dag stora trafikstörningar vid motorvägsbron. Detta skulle innebära att man i princip nästan sätter ett hänglås på överfarten över kanalen. Det kommer att få oerhörda konsekvenser.

Scania har i en prognos uppskattat att det till följd av trafikstörningarna blir en produktivitetsminskning till ett värde av cirka 800 miljoner kronor årligen, om ombyggnationen uppgår till 50 procent. Då kan man tänka sig vad det innebär för Astra Zeneca, för andra företag i Stockholmsregionen och för Sveriges ekonomi och tillväxt.

Det här är en oerhört allvarlig fråga som måste landa rätt när beslut fattas. Det kommer att få betydande konsekvenser för svenskt näringsliv, svensk tillväxt, svenska jobb och på sikt även vår totalförsvarsförmåga.

Om man väljer breddningslösningen – vilket jag tycker vore beklagligt – är det viktigt att man gör det tidigare och snabbare så att man inte åstadkommer denna effekt. Det måste ligga mer i fas med Förbifart Stockholm.

Det handlar om 35–40 procents ökad trafikintensitet över Mälaren till 2045. Om man vet att man får en sådan trafikökning måste man säkerställa att det fungerar. Trafikverket säger att om 20–30 år, alltså någon gång bortom detta, kan man tänka sig att börja utreda en alternativ förbifart med en tunnel eller en annan bro.

Man måste se till att pressa fram en tidigarelagd utredning. Det kostar inte miljarder i det här skedet. Det vore en tydlig signal om att man ser detta och att man måste ha en handlingsberedskap.

I det sammanhanget handlar det inte minst om Försvarsmaktens tydliga signal om sårbarhet och behov av redundans. Ministern måste säkerställa att man inte får ett beslut som gör att frågan om en utredning, frågan om redundans och frågan om att skapa en alternativ förbifart hamnar i byrålådan och att man sedan väntar och låter någon annan få ta konsekvenserna.

Det handlar om svensk ekonomi, svensk tillväxt, svenskt näringsliv och den här regionen. Egentligen handlar det om hela Sverige, både norr och söder om passagen.

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

Herr talman! Det låter som att Kerstin Lundgren och jag är rätt så överens. Tidigare och snabbare har varit ledord, om inte ett mantra, för att vi ska få ut så mycket infrastruktur som möjligt. Det behöver ske snabbare.

Det har inte varit en överraskning att Förbifart Stockholm skulle stå klar. I den nationella plan som vi ärvde när vi tillträdde och som fortfarande gäller fanns de aspekter som vi diskuterar i dag inte med.

Man har inte heller tagit höjd för att trafiken kommer att öka norr om förbifarten, trots att det låg på bordet i åtminstone två tidigare nationella planer eller i de underlag från Trafikverket som låg till grund för den dåvarande regeringens beslut. Vi har ärvt en situation där mycket behöver ske snabbare, och egentligen hade det behövt ske betydligt tidigare än det sker med denna plan.

Herr talman! Vi kommer att vara oerhört fokuserade på att få infrastruktur på plats tidigare och snabbare. Det ska inte skapa nya flaskhalsar,

som jag sa tidigare. När man bygger ny infrastruktur eller investerar i befintlig infrastruktur blir det störningar under tiden.

Nu talar jag inte om det här enskilda fallet. Men det kan vara så i annan planering att Trafikverket planerar att vidta åtgärder under perioder av året då det är mindre trafikerat för näringslivet, låt oss säga sommarperioden.

Jag känner inte till alla delar i det här enskilda fallet, och jag kan inte uttala mig om årtalen, men man kan titta på andra exempel där man har vidtagit olika åtgärder. Man vidtar åtgärder, sedan kommer den intensiva perioden och därefter vidtar man nästa åtgärd sommaren efter.

Den tiden kanske vi inte har i det här läget, utan det kommer att vara viktigt att få ut saker snabbare. Då kan det också bli en större påverkan. Detta är utmaningen med att ta i kapp det eftersatta underhållet i den svenska infrastrukturen samtidigt som behoven ökar.

Det är klart att det hade varit bättre att diskutera det här för 20 år sedan, och det hade varit bättre om man inte hade börjat slarva med underhållet på det svenska järnvägs- och vägnätet för 30 år sedan.

Nu står vi i en situation där totalförsvarets och näringslivets behov ökar och där resorna väntas öka. Samtidigt har vi en historiskt stor ram; vår budget ökar med 200 miljarder i fasta priser, vilket är en ökning med ungefär 27 procent jämfört med den nu gällande planen.

Det är en historiskt stor satsning på infrastruktur, men då är det också viktigt att det inte bara handlar om mer pengar utan om att man får ut mer infrastruktur för pengarna och att det sker tidigare och snabbare. Där är vi överens, herr talman.

Anf. 40 KERSTIN LUNGGREN (C):

Herr talman! Det är klart att mycket hade varit bättre om man hade gjort annorlunda tidigare. Södertälje kommun har jobbat intensivt för att försöka påverka och uppmärksamma situationen. Trafikverket har dock inte alltid önskat lyssna.

Herr talman! När ministern nu säger sig vara så medveten om att fel har begåtts, att man inte har tagit hänsyn till situationen tidigare och så vidare, förväntar jag mig att han inte kommer att upprepa misstagen. Det skulle vara katastrofalt för kommande årtionden, för det skulle innebära att man någon gång runt 2050 kommer att stå här och debattera konsekvenserna av att inga åtgärder har vidtagits nu, 2026.

Det handlar om att få en alternativ förbindelse, det handlar om redundans och det handlar om att säkerställa att man har gjort detta arbete i tid, och tidigare, så att man kan möta den ökade trafikintensitet som kommer att uppstå på en av Sveriges mest strategiska övergångar, motorvägsbron i Södertälje. Det är en övergång för två motorvägar som binder samman Stockholmsregionen med södra Sverige, norra Sverige och resten av landet och som har behov av bättre genomströmning.

Jag hoppas verkligen att det inte blir så att man förlägger en fyraårig period in på den senare delen av 30-talet och stänger av bron, stänger av tillfarten och åstadkommer stora kostnader för näringslivet. Konsekvenserna för Sverige skulle vara enorma.

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

Fru talman! Det har inte gjorts tillräckligt tidigare, och fel har begåtts; så sammanfattade Kerstin Lundgren det jag sa.

Men det har då inte framför allt handlat om Trafikverket. De har flera gånger gett underlag till tidigare regeringar, som dock inte har tagit vidare eller hanterat de olika expertutlåtanden som har funnits i underlagen. Man har snarare begravt dem och låtsats som att det inte kommer att bli något problem när Förbifarten öppnar. Det är ett politiskt misslyckande, och detta bär den tidigare regeringen ett stort ansvar för.

För både vägunderhåll och nyinvesteringar eller reinvesteringar vad gäller vägnätet har man nästan kliniskt gått in och tagit bort olika åtgärder som hade varit viktiga för både totalförsvarets och näringslivets behov och för att vardagen ska gå ihop för vanligt folk.

Detta fel kommer inte att upprepas. Regeringen har redan gett ett mycket tydligt besked i den ram som är tagen och där siffrorna är förankrade i riksdagen vad gäller underhåll. Där lägger vi nu de miljarder som hade behövt vara i backen för länge sedan. Halva budgeten går till detta.

Det innebär att regeringen också kommer att vara noggrann med de prioriteringar vi gör för resterande del, som ska gå till utveckling av infrastrukturen. Jag kan försäkra Kerstin Lundgren att ”tidigare och snabbare” fortsatt kommer att vara ledord.

De aspekter som ledamoten har lyft fram i dag kring det specifika objektet och redundans till huvudstaden är väl kända sedan tidigare utifrån de underlag vi har från både Försvarsmakten och Trafikverket. Men jag vill tacka Kerstin Lundgren för engagemanget i frågan.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## § 11 Svar på interpellation 2025/26:378 om Ostlänken

Anf. 42 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS  
CARLSON (KD):

Fru talman! Eva Lindh har frågat mig vilken tidsplan som gäller i dag för nya spår mellan Linköping och Norrköping och när dessa spår tas i drift för full trafik. Hon har vidare frågat mig om jag avser att vidta åtgärder för att möjliggöra en anslutning från stationsläget i Linköping söderut mot Södra stambanan.

Trafikverkets planläggningsprocess för Ostlänken pågår. Byggnationen är påbörjad för vissa delar av sträckan, medan vissa delar fortfarande är under planering. Under slutet av 2026 och början av 2027 planeras fortsatt arbete med samrådsaktiviteter där Trafikverket presenterar förslag på järnvägens utformning och planerade markanspråk. Jag kan dock inte föregripa planläggningsprocessen och uttala mig om vad som är en lämplig utformning av enskilda objekt.

Trafikverket har haft regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till en ny nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2026–2037 utifrån de nya ekonomiska ramarna, som innebär en historisk satsning och som har ökat med över 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare plan-

Svar på  
interpellationer

perioden till 1 171 miljarder kronor. Förslaget redovisades den 30 september och har remissbehandlats.

Det är ett omfattande uppdrag som Trafikverket har redovisat och som regeringen nu analyserar. Hur den nationella planen kommer att se ut avser regeringen att fatta beslut om under våren 2026.

Anf. 43 EVA LINDH (S):

Fru talman! Linköping och Norrköping utgör i dag en sammanvävd arbetsmarknadsregion. Det innebär att tusentals människor varje dag pendlar mellan städerna, till arbete, studier och samhällsviktiga funktioner.

Men kapaciteten på spåren har nått sin gräns. Pendlare blir kvar på perronger när tåg ställs in. Förseningar hör till vardagen. Osäkerheten påverkar människors livspussel, arbetsgivarnas planering och regionens utveckling. Orsaken är välkänd: Det är för få spår, för låg kapacitet och för hög belastning. Det är just därför Ostlänken är så avgörande.

Ostlänken handlar inte om prestige. Den handlar om just fler spår, högre kapacitet och en fungerande vardag för människor i Östergötland. Den handlar om jobb, klimat, tillväxt och ett land som hänger ihop. Men i stället för framsteg ser vi nu förseningar. Trafikverkets nya plan visar att Ostlänken inte ens beräknas vara klar till 2037.

Fru talman! Det här handlar om resenärer. Men det handlar också om kommuner och näringsliv som har planerat bostäder, arbetsplatser och investeringar utifrån statens löften om infrastruktur. När projekten nu försenas slås benen undan för planering och framtidstro. Det undergräver också förtroendet för staten och de löften som ges. Om statliga löften inte går att lita på – hur ska då kommuner våga planera långsiktigt?

Samtidigt hör vi regeringen tala om historiska infrastruktursatsningar. Vi hörde det alldeles nyss här i talarstolen. Men sanningen är att anslagen till järnväg har minskat och att viktiga investeringar skjuts på framtiden.

Till detta kommer ytterligare ett allvarligt problem: Det finns fortfarande ingen plan för hur Ostlänken ska ansluta söderut från Linköping till Södra stambanan. För Linköping innebär det stora problem för stadsutvecklingen. För regionen innebär det sämre möjligheter till pendling och regionförstoring. Det innebär alltså att planen just nu bara handlar om in i Linköping och inte ut ur Linköping.

Det finns en bred regional samsyn om detta, också mellan de olika politiska partierna. Man kan inte bygga fyra spår in i Linköping och sedan låtsas som att kapacitetsproblemet söderut försvinner av sig självt. Det behövs fortsatt planering, det behövs politiska besked och det behövs ansvar.

Även om den här regeringen just nu inte avser att planera arbetet från mitten av Linköping ned mot Jönköping och vidare söderut kommer man en dag att behöva göra förstärkningar också där eftersom även sträckan mellan Linköping och Mjölby är så tungt belastad, men också eftersom behoven söderut, norrut och däremellan kommer att öka.

Jag undrar därför vad infrastrukturministerns besked är till alla dem som står på perrongen och väntar just nu.

Anf. 44 CLARA ARANDA (SD):

Fru talman! Det finns mycket man kan säga om Ostlänken. I dag tänker jag uppehålla mig vid vilka konsekvenser och direkta risker byggandet

kommer att innebära för den del som berör Norrköpings kommun i Östergötland, som jag av förklarliga skäl är mer insatt i som Norrköpingsbo.

För att vara mer specifik vill jag lägga särskilt fokus på den omkring åtta kilometer långa tunnel som ska byggas genom Kolmården, ett omfattande arbete som ska pågå under många år framöver. Det bygget kommer att innebära tunga transporter, buller och vibrationer under en väldigt lång tidsperiod.

Sprängningar, avverkning, schaktning, bergkross, tillverkning av betong med mera är en rad exempel på sådant som kan bidra till ökade risker för både människor och miljö. Utöver det har vi konsekvenser som ökade avgasutsläpp, grumling av vattendrag, damm och stoft och även trafikstockning där E4:an genom området blir hårt belastad.

Den kommunala vattentäkten i Kolmården, som förser cirka 6 000 personer med vatten och utöver det även Kolmårdens djurpark, riskerar att drabbas av eventuella föroreningar av dricksvattnet, vilket skulle vara väldigt allvarligt.

Fru talman! Många känner säkert till det uppmärksammade jordskredet vid E6:an i Stenungsund den 23 september 2023. Experter varnar för att förekomsten av skred kan komma att öka i olika delar av landet.

I Sverige har flera allvarliga olyckor inträffat i samband med jordskred. Den allvarligaste i sitt slag i vårt land var ett skred utanför Norrköping 1918, som orsakade en järnvägsolycka där 42 personer miste livet. Risken för skred i Kolmårdsområdet utanför Norrköping, där tågen med jämna mellanrum passerar, är fortsatt överhängande.

Vi kan inte heller bortse från det faktum att markens stabilitet påverkas vid belastning av schaktmassor. Även tunga och ständigt återkommande transporter med stenkross kommer att öka rasrisken.

Vi vet också att lutningarna i området innebär att marken inte är stabil på grund av gravitationen. Ett långvarigt regnoväder i kombination med skyfall skulle kunna vara tillräckligt för att trigga igång ett skred med fruktansvärda konsekvenser som följd.

Trots att byggandet av Ostlänken kan öka risken i ett redan utsatt område saknas en riskanalys vad gäller jordskred i Trafikverkets planbeskrivning för Ostlänken för det här specifika området.

Fru talman! Jag står här i dag för att många Norrköpingsbor, och då särskilt boende i Kolmårdsområdet, är djupt oroade och vill ha svar. De förtjänar ett tydligt svar.

Trafikverket har som ansvarig myndighet en viktig roll i att leva upp till sitt ansvar och vidta de tänkbara åtgärder som krävs. Jag skulle därför uppskatta om ministern kunde säga något mer specifikt om hur regeringen arbetar med att säkerställa en fullgod beredskap för att kunna hantera de tänkbara och allvarliga konsekvenser som jag lyft i mitt anförande, vilka kan komma att drabba både människor och miljö under byggandet av Ostlänken.

Anf. 45 ÅSA KARLSSON (S):

Fru talman! Tack till ledamoten Lindh för möjligheten att få debattera den här frågan i kammaren i dag!

Linköping och Norrköping är, precis som ledamoten Lindh sa i sitt anförande, en gemensam arbetsmarknadsregion. Varje dag pendlar tusentals människor mellan dessa två orter för att delta i studier eller åka till sitt

arbete och bidra till tillväxten. Vi vet dock att spåren sedan länge är fulla och att tågen också är det. Kapaciteten är sedan länge nådd. Det här måste åtgärdas.

Det är därför det är så viktigt att Ostlänken byggs och kommer på plats. Det är en nödvändig investering, inte bara för Östergötland utan för hela Sverige – för ett Östergötland som håller ihop och för ett Sverige som håller ihop.

Fru talman! Ostlänken handlar till stor del om jobb för människor och en fungerande arbetsmarknadsregion. Men den handlar också om klimatomställningen, om att kunna ta tåget i stället för att ta bilen. Vi vet ju att arbetsmarknadsregioners storlek inte mäts i antalet mil utan i tid.

Ostlänken handlar som sagt om att knyta ihop Östergötland men också om att knyta ihop vårt land. Den handlar om att ge människor möjligheter att bo och leva i en växande region. Den handlar om ett Sverige som ska fungera, inte bara i våra allra största städer utan i hela landet.

Nu ser vi tyvärr förseningar av bygget. Trafikverkets besked om att Ostlänken är ytterligare försenad och inte ens beräknas stå klar till 2037 är olyckligt. Det innebär att den kapacitetsökning som behövs skjuts på framtiden. Det har vi inte tid att vänta på. Detta sker också samtidigt som kommuner och näringsliv redan har planerat investeringar utifrån statens tidigare löften.

Fru talman! Regeringen pratar ofta om historiska infrastruktursatsningar, men dem ser vi inte i verkligheten. I praktiken har anslagen minskat, precis som ledamoten Lindh sa.

Vi ser nu flera avgörande projekt skjutas på framtiden runt om i landet. Vi måste se att dessa projekt egentligen inte är enskilda projekt utan delar av stråk. Vi måste ha det här stråkperspektivet för att infrastrukturen i Sverige ska fungera.

Då kommer min fråga: Hur ser tidsplanen ut i dag? När finns Ostlänken på plats, och när är spåren i full drift?

(Applåder)

Anf. 46 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Jag svarade på ledamöternas frågor i mitt inledningsanförande. Jag kan inte föregripa planläggningsprocessen. Jag får inte och kan inte uttala mig om vad som är lämplig utformning av enskilda objekt.

Däremot är det viktigt att infrastruktur kommer på plats snabbare och att vi utmanar olika sätt att tänka och arbeta. Det är det regeringen har gjort. Det vi nu ser är till stor del en följd av tidigare planering och hur man har arbetat. Självklart är det viktigt, nu när vi öppnar upp för alternativa genomförandeformer enligt det förslag som en utredare har presenterat om att skapa institutionell konkurrens till Trafikverket och hitta nya sätt att planera, bygga och sedan också operera infrastruktur, alltså sköta driften av den.

Där finns mycket att lära av andra länder. Jag utesluter inte att det finns mycket att lära även av de exempel som ledamöterna tar upp.

Jag skulle dock vilja uppehålla mig vid vad ledamöterna säger. Sanningen är att anslagen till järnväg minskat, säger ledamoten Lindh. Det är i så fall ett väldigt flexibelt sätt att se på sanningen. Jag skulle vilja att Eva Lindh utvecklade vad hon menar.

Åsa Karlsson säger att vi inte ser de historiska satsningarna i praktiken. Jag skulle vilja be Åsa Karlsson att öppna ögonen och börja titta på vad som händer. Vi genomför mer underhåll än någonsin i det svenska järnvägsnätet. Vi får ut mer underhåll på svenska vägar än någonsin tidigare.

Åsa Karlsson säger också att anslagen i praktiken har minskat. Det är också ett väldigt flexibelt sätt att se på saker.

Satsningen är historiskt stor. Det är inte en lögn, utan det är en sanning – och det kan vidimeras i fakta. Men det verkar inte som att ledamöterna vill hålla sig till fakta i debatten, och därför vill jag lämna en faktaupplösning. Av ungefär 1 200 miljarder kronor, en ökning i fasta priser med 200 miljarder och därmed om man räknar på samma sätt en ökning med ungefär 27 procent jämfört med nu gällande plan, avsätter regeringen ungefär hälften till underhåll.

Det här är talande. Eva Lindh talar om orsakerna till tåg förseningar, men hon nämmer inte ordet underhåll. Det är bristerna i infrastrukturen som är en del i varför det har varit sämre punktlighet. När förra årets statistik färdigställdes såg vi i Sverige att punktligheten var bättre. Det som vi kunde peka på var att underhållet hade ökat.

Förra året fick vi ut 1 700 större underhållsarbeten i det svenska järnvägsnätet. Det var ett rekordår – nu väntar jag tills ledamöterna lyssnar – och i år får vi ut 1 800 underhållsätgärder. Det verkar som att det har gått ledamöterna förbi, men nu ser vi den historiska satsningen i praktiken.

Vi har redan gett Trafikverket i uppdrag att rampa upp, det vill säga förstärka underhållsarbetet så att man kan lita på järnvägen i vårt avlånga land. Det här är något som borde ha gjorts för länge sedan, och det är jag den första att medge. Under de senaste fyra åren, alltså när Åsa Karlssons och Eva Lindhs parti innehade posten som svensk infrastrukturminister, ökade underhållsskulden på järnvägen med nästan 40 miljarder på fyra år. I år var första året som underhållsskulden inte fortsatte att öka.

Tala er gärna varma om järnvägsinfrastruktur, men när man synar korten och ser vad ni egentligen har genomfört blir det tomt. Det är därför som jag är tydlig med att den här infrastrukturensatsningen är historisk. Den börjar redan synas, men mycket arbete kvarstår.

Anf. 47 EVA LINDH (S):

Fru talman! Jag lyssnade noga på vad infrastrukturministern sa – hela svaret.

Jag tackar för svaret, även om jag inte känner att jag blivit klokare nu än av Andreas Carlsons tidigare svar; han kan inte föregå, han kan inte säga någonting, men det kommer.

Men det här är inte ett lugnande besked för vare sig mig eller de som står i det här läget. Vi har väntat för länge – det är vi överens om. Det började byggas, och då växte hoppet. Det är bra. Vi var alla glada när spadtaget togs för de första delarna av Ostlänken. Det är fantastiskt! Vi har jobbat länge för detta.

Jag har som kommunpolitiker och kommunalråd i Linköping följt processen under många år. Men när beslut skjuts på framtiden växer en stor frustration fram bland befolkningen i Östergötland. Man har tappat tron på att bygget ska bli av eftersom det hela tiden skjuts framåt.

Det finns behov, och inte bara av att göra det viktiga som vi faktiskt ändå pratar om. Jag nämnde i min första del sträckan fram till Linköping.

De förhoppningarna har skjutits på framtiden. Men det man inte ser alls är förlängningen ut ur Linköping, vidare västerut och sedan söderut. Det finns stora behov. Där ger inte infrastrukturministern några svar. Jag har full respekt för att det pågår planering, men det ministern kan säga i dag är om han ser behovet, om han ser hur det påverkar inte bara resenärer utan också näringslivet, kommunernas och regionernas möjligheter till planering.

Fru talman! Eftersom en riksdagsledamot inte så ofta kan ställa frågor till Sverigedemokraterna vill jag passa på när ledamoten Aranda är med i debatten.

Det går lite rykten – det kanske är hörsägen – om att sverigedemokrater åker runt i landet och säger att ett stationsläge i Linköping eller en ostlänk vidare ned genom Östergötland inte är en viktig satsning. Nu när ledamoten Aranda ger sig in i debatten kan det passa bra att inte bara prata om sådant jag inte kan svara på utan om de frågor som har ställts till infrastrukturministern om planering och farhågor om vad som kan hända. Det som Sverigedemokraternas talare i debatten kan svara på är hur Sverigedemokraterna ser på detta. Finns det ett behov av en ostlänk eller bryr man sig inte om framtida järnvägssatsningar för Sveriges bästa? Det skulle jag gärna vilja ha svar på från Clara Aranda i debatten.

Anf. 48 CLARA ARANDA (SD):

Fru talman! Jag tänkte börja med att försöka svara Eva Lindh.

Först och främst ska man inte tro på rykten. Vad gäller Ostlänken motsätter vi oss inte byggnationen. Vi står bakom den, och vi har röstat för Ostlänken. Det borde ledamoten känna till.

Jag tänkte återgå till det som jag vill prata om i dag. För många Norrköpingsbor är det viktigt att få bekräftat att det finns en fullgod beredskap i och med byggnationen. De farhågor som jag lyfter gällande Kolmården är exempel på något som kan komma att utvecklas till något allvarligt om man inte har rätt beredskap. Jag hoppas verkligen att ministern kan ge någon form av svar på mina frågor för att lugna oroliga Norrköpingsbor och Kolmårdsbor. Det skulle vara värdefullt.

Jag vill även lyfta fram det faktum att vid Bråvikens kust gäller riksintressebestämmelserna – det som kallas högexploaterad kust enligt kap. 4 miljöbalken. Inom det området gäller förutom att natur- och kulturvärden inte påtagligt får skadas även särskilda regler för fritidsbebyggelse och vissa typer av industrianläggningar som omfattas av regeringens tillåtlig-hetsprövning enligt kap. 7 miljöbalken.

Strax utanför den tillåtlig-hetsprövade korridoren finns ytterligare ett riksintresse för friluftslivet i Kolmårdens strövområde samt ett riksintresse för kulturmiljövården i Krokek. Utöver detta finns sjön Skiren, en djup och näringsfattig klarvattensjö med högsta naturvärde. Dess yta, inklusive tillrinningsområde, utgör riksintresse.

Här finns också flertalet naturvärdesobjekt, vilka utgör värdekärnor för bland annat tall- och ädellövmiljöer. Jag vill därför avslutningsvis också fråga om statsrådet och regeringen avser att verka för att säkerställa att våra riksintressen i området utsätts för minimal påverkan och skyddas vid byggnationen.

Anf. 49 ÅSA KARLSSON (S):

Fru talman! Vi socialdemokrater menar att Sverige behöver en långsiktig och pålitlig infrastrukturpolitik, där vi vet vad vi har att vänta oss och där kommuner och regioner kan planera utifrån det som kommer. Politiken kan inte svänga fram och tillbaka beroende på regering.

Vi vet att järnvägen är avgörande för klimatet och konkurrenskraften. Därför är det så djupt olyckligt att centrala projekt som Ostlänken blir försenade utan tydliga besked om tidsplaner och åtgärder. Kommuner och regioner behöver nämligen besked vid sådana stora byggen för att kunna göra sin planering av ekonomin, planering av de aktuella objekten och övrig samhällsplanering.

Dessutom behöver Sverige mer järnväg. En stor del av den järnväg vi har i dag är över 100 år gammal. Därför har Sverige inte råd med fler förlorade år i järnvägsutbyggnaden. Vi behöver besked, vi behöver tempo och vi behöver en regering som tar ansvar för landets infrastruktur.

Avslutningsvis vill jag vara tydlig med att det här inte handlar om ett enskilt projekt i Östergötland. Det handlar om vilken riktning Sverige ska ta. Ska vi bygga ihop landet? Ostlänken är en investering i framtiden. Men varje år av försening är ett år av uteblivna jobb, utebliven tillväxt och uteblivna klimatvinster. Därför behövs politisk handlingskraft här och nu.

Anf. 50 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS  
CARLSON (KD):

Fru talman! Då kan jag gratulera Åsa Karlsson. Sverige behöver en regering som tar ansvar för svensk infrastruktur, och det är vad Sverige har fått.

Riksrevisionen granskade den förra regeringens plan, och underrubriken på riksrevisionsgranskningen var: *lovat mer än den kan hålla*. Till skillnad från då har vi nu en regering som tar tag i de problem som tidigare regering och regeringar har blundat för.

Eva Lindh frågar mig om jag ser behovet. Svaret är glasklart: Ja, jag ser behovet. Regeringen ser behovet. Jag tror att i stort sett varenda människa i vårt avlånga land ser behovet av satsningar på svensk infrastruktur.

Problemet, fru talman, är att Socialdemokraterna har blundat för underhållet. Det har byggts upp en underhållsskuld som är så stor att den motsvarar 90 miljarder kronor när det gäller järnvägsnätet och 35 miljarder kronor när det gäller vägnätet. I stället för att ta tag i det har man lovat mer än man kunnat hålla när man själv har haft chansen.

Behoven är stora i vårt avlånga land. Det är därför man behöver prioritera. Vi börjar med att prioritera det som har varit allra mest eftersatt: underhållet av den svenska järnvägen och det svenska vägnätet. Medlen är på 1 200 miljarder kronor, och hälften av det, knappt 600 miljarder, går till underhåll.

Det är klart att vi hade varit i ett annat läge och hade kunnat diskutera frågan på ett annat sätt om man för 30 år sedan, 20 år sedan och 10 år sedan hade fattat andra beslut, så att vi inte hade en underhållsskuld på 90 miljarder kronor. Men det gjorde man inte. Och nu behöver vi och vår regering ta ansvar för den situation som andra har skapat. Det är just det vi gör. Nu har Sverige en regering som tar ansvar för svensk infrastruktur.

Innan jag avslutar vill jag svara på Clara Arandas fråga om de viktiga intressen som finns runt Kolmården. Alla infrastrukturinvesteringar som görs ska givetvis påverka så lite som möjligt. Men det påverkar att bygga infrastruktur. Det är Trafikverket som ansvarig myndighet som har ansvar för att göra de avväganden som krävs. Det förutsätter jag att Trafikverket gör också i det här fallet.

Fru talman! Jag ställde en motfråga, bara för att kolla upp vad som egentligen ligger till grund för Eva Lindhs påstående. Hon sa att sanningen är att anslagen till järnvägen minskat. Jag sa att det inte stämmer. Eva Lindh har nu chans att korrigera sitt uttalande så att vi håller oss till fakta i en sådan här viktig debatt i Sveriges riksdags kammare.

Anf. 51 EVA LINDH (S):

Fru talman! Jag inleder, även om det känns lite omoraliskt eftersom ledamoten Clara Aranda inte kan svara på detta, med att säga till Clara Aranda att jag har fått flera meddelanden om att det inte bara är påståenden att sverigedemokratiska ledamöter åker runt och säger att Ostlänken kan släppas till förmån för andra projekt. Även om Sverigedemokraterna tidigare har röstat för det säger man alltså något annat nu. Det är därför det väcker frågor. Jag vill bara förtydliga det.

Tack för svaret, statsrådet! Det är bra. Det känns ändå bra för mig som östgöte, som pendlare och som Linköpingsbo att veta att infrastrukturministern åtminstone ser behoven. Det låter fänigt, men det känns viktigt att vi åtminstone ser samma grundläggande behov. Vi ser att människor faktiskt står där och väntar på perrongen och att regionen och kommunen måste pausa utvecklingen av stadskärnan och av hela regionen – jag är ju Linköpingsbo.

Men det handlar också om alla överfulla tåg och om att vår egen lokaltrafik inte kan planera för och lägga in fler avgångar för att möta det stora behov som finns därför att det är fullt på rälsen. Då är det bra att vi åtminstone ser samma grundläggande behov.

Vad behöver göras? Jag håller med om att vi hade behövt göra mer. Jag håller med om det. Men det tröstar inte dem som nu står och väntar. Det är därför som regeringen och infrastrukturministern nu måste ta ansvar för sina beslut och sina planer. Nu är det uppskjutet, och det sörjer vi. Det är därför jag har ställt frågorna.

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

Fru talman! Regeringen tar också ansvar. Förra året fick vi ut 1 700 större underhållsarbeten i det svenska järnvägsnätet. Det var ett rekordår. Det har aldrig tidigare gjorts så mycket underhållsarbete i svensk infrastruktur. Men det rekordåret trumfas av året 2026. I år planeras det nämligen för 1 800 underhållsätgärder. Vi får alltså ut underhåll.

Vi rampar upp för de satsningar som ska göras de kommande åren. För första gången finns det ett målår, som Trafikverket har föreslagit i nära samarbete med järnvägsbranschen, för att bygga bort hela den underhållsskuld som tidigare regeringar får ta ansvar för.

Jag drar egentligen slutsatsen att jag synade Socialdemokraternas kort i den här debatten. Två ledamöter slängde ur sig att sanningen är att anslagen till järnvägen har minskat. Jag har två gånger ställt frågan tillbaka till ledamöterna om vad det falska påståendet bygger på; det är nämligen inte sant. Men jag får inget svar, fru talman. Jag vädjar till ledamöterna i riksdagen och i kammaren att hålla sig till fakta, så att vi har sakliga diskussioner när vi diskuterar så viktiga saker som svensk infrastruktur.

Sanningen är att vi satsar rekordmycket på svensk infrastruktur. Den budget som vi har lagt fram förslag om och som riksdagen har beslutat om, efter infrastrukturdebatterna som ledde till att infrastrukturpropositionen gick igenom, låser ramarna till ungefär 1 200 miljarder kronor. Hälften av det går till underhåll. Det är en ökning i fasta priser med 200 miljarder kronor, vilket är en ökning jämfört med nu gällande plan, om man räknar på samma sätt, med 27 procent. Det är en historiskt stor satsning både på vägnätet och på järnvägsnätet.

Vi satsar också på svensk sjöfart, och vi stärker flyget. Vi ställer inte trafikslag mot varandra när vi säger att vi ska leverera, och också levererar, mer pengar till infrastruktur men också att vi ska få ut mer infrastruktur för pengarna.

Tack för den här debatten!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## § 12 Svar på interpellation 2025/26:374 om återuppbyggnad av Iran och stöd till civilsamhälle och demokratiska institutioner

Anf. 53 Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M):

Fru talman! Tack, interpellanten, för en mycket välskriven interpellation! Det finns gott om ämnen som vi kan käbbla om i kammarens talarstolar, men när det gäller just det här ämnet vill jag verkligen tacka Socialdemokraterna för ett genuint engagemang i de här frågorna.

Interpellanten har frågat mig vad jag och regeringen avser att göra för att inom ramen för det svenska utvecklingssamarbetet och inom EU verka för att biståndet kan användas för att stödja uppbyggnaden av demokratiska institutioner, rättsstatliga strukturer och ett starkt civilsamhälle i Iran efter kriget och vid ett eventuellt fall av den islamiska regimen.

Hon har även frågat hur jag och regeringen ser på möjligheten att vidareutveckla biståndsinsatser som syftar till att stärka internetfrihet och säker digital kommunikation i Iran, så att de kan bidra till civilsamhällets organisering och demokratiska processer i Iran efter kriget eller vid ett eventuellt regimskifte.

Interpellanten har också frågat om jag och regeringen bedömer att EU:s finansieringsinstrument Global Europe kan användas för att stödja uppbyggnaden av demokratiska institutioner, fria medier och civilsamhällesorganisationer i ett framtida Iran och hur jag och regeringen i sådana fall avser att driva denna fråga inom EU.

Sverige har under lång tid stått upp för det iranska folkets rättmätiga krav på respekt för mänskliga rättigheter, inklusive yttrande- och mötesfrihet. Regeringen har kontinuerligt – enskilt, inom EU och tillsammans med likasinnade – sett över hur vi på bästa sätt kan stötta den iranska befolkningen i detta avseende. Bland annat beslutade regeringen den 5 februari om ett nytt stöd på 10 miljoner kronor för människorättsförsvarare, demokratiförespråkare och aktörer som verkar för ökad yttrandefrihet i Iran. Regeringen har även vidtagit en rad åtgärder för att bemöta iranska myndigheters digitala repression och verka för att säkra tillgången till internet, inklusive genom restriktiva åtgärder mot statliga och privata aktörer som varit involverade i onlinecensur och -övervakning eller bistått i störningar av tillgången till internet.

Den pågående utvecklingen i Iran och i regionen är oförutsägbar och har stora konsekvenser för det iranska folket. För många iranier har förhoppningar väckts om att utvecklingen ska kunna leda till ett mer demokratiskt Iran. Beroende på hur situationen utvecklar sig kommer regeringen att se över alla tillgängliga verktyg i den utrikes-, handels- och biståndspolitiska verktygslådan, inklusive EU:s gemensamma instrument.

Oavsett vad som händer i Iran kommer Sveriges regering, bilateralt och genom EU, att fortsätta arbeta uthålligt och konsekvent med att stödja det iranska folkets krav på respekt för mänskliga rättigheter, inklusive rätten att fritt uttrycka sina åsikter. Irans framtid måste avgöras av den iranska befolkningen.

Anf. 54 AZADEH ROJHAN (S):

Fru talman! Jag tackar biståndsministern för svaret och för att vi har denna debatt här i dag.

Jag är väldigt tacksam över att regeringen i rådande situation har stöttat människorättsförsvarare i Iran med bistånd och fortsätter att stå upp för det iranska folkets rättigheter. Det är viktigt och välkommet, och jag är glad över att det fortsätter.

Men min interpellation handlar inte om nuläget utan om hur regeringen förbereder sig för det som komma skall. Flera gånger i svaret till mig återkommer ministern till att utvecklingen är oförutsägbar och att regeringen kommer att se över verktyg beroende på hur situationen utvecklar sig. Problemet är att erfarenheter från andra konflikter visar att det ofta är just bristen på förberedelse som gör att avgörande möjligheter går förlorade. Det är inte när förändringen väl sker som man kan börja bygga upp stöd till demokrati. Då är det redan mycket som är avgjort.

Fru talman! När kriget upphör och den islamiska regimen faller uppstår ett mycket kort tidsfönster då riktningen för landet sätts. Det är i det skedet som förutsättningarna för demokrati kan antingen förstärkas eller försvagas. Det är då civilsamhälle, rättsstat och demokratiska institutioner har möjlighet att uppstå och behöver stöd – inte flera månader eller år senare, när andra krafter har hunnit etablera sig.

Vi vet att det vid övergångar snabbt uppstår konkurrerande intressen. Det kan handla om interna maktgrupper men också om externa aktörer som vill påverka utvecklingen. Om inte demokratiska strukturer får stöd tidigt riskerar de att hamna på efterkälken. Det handlar därför om beredskap – om att ha identifierat relevanta aktörer, ha byggt upp relationer, ha

finansieringsinstrument som kan mobiliseras snabbt och ha en tydlig strategi för hur stöd till civilsamhälle, fria medier och rättsstat kan prioriteras.

Fru talman! Sverige har lång erfarenhet av att stödja demokratiska processer och civilsamhällen i olika delar av världen. EU har dessutom betydande resurser och verktyg. Det innebär att vi faktiskt har möjlighet att göra skillnad. Men då krävs också politisk vilja att agera i tid. Därför vill jag fråga ministern igen – och jag hoppas på ett mer konkret svar: Vilka steg kan regeringen ta redan nu för att inom EU förbereda ett samlat stöd till Iran efter kriget och vid ett regimskifte? Ser regeringen behov av att utveckla särskilda biståndsramar för just denna typ av övergångssituation?

Genom att regeringen tar en mer aktiv roll i EU kan vi se till att inte missa det fönster som nu öppnas. Det handlar inte ytterst om biståndspolitik i dess snäva mening. Det handlar om huruvida omvärlden är beredd att bidra till ett framtida Iran där det finns förutsättningar för landet att utvecklas i en demokratisk riktning.

Anf. 55 Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M):

Fru talman! Jag tackar för debattinlägget. Man ska inte tolka mina mycket tydliga ord om att alla verktyg i verktygslådan finns tillgängliga för det iranska folket som något slags passivitet. Det jag och regeringen menar är att det beror på vad som händer. Vi vet ännu inte var brickorna landar. Det kan till exempel uppstå en storskalig humanitär kris, och då är det framför allt humanitärt arbete som behövs i det korta perspektivet. Det kan också handla om att bygga upp stabila, öppna och demokratiska institutioner som respekterar kvinnors och flickors rättigheter och värnar mediernas oberoende. Men vi vet ännu inte exakt hur det här kommer att spelas ut och hur långvarigt det kommer att bli.

Det är klart att den svenska regeringen, både inom ramen för det vi själva helt bestämmer över och inom ramen för EU-samarbetet, kommer att göra vad vi kan för att tillgodose det iranska folkets längtan efter yttrandefrihet, efter demokrati och efter att flickor och kvinnor ska ha samma rättigheter som pojkar och män. Där kan vi agera brett utrikespolitiskt och handelspolitiskt men också biståndspolitiskt.

Vi vill vara mycket noggranna i kammarens talarstol: Självklart ska inte en enda svensk skattekrona gå till den iranska regimen. Det handlar om att stötta det iranska folkets frihetslängtan på olika sätt.

Regeringen har genom åren agerat både här hemma och inom ramen för EU-samarbetet. Den 19 februari beslutade EU att lista Irans islamiska revolutionsgarde, IRGC, under EU:s sanktionsregim mot terrorism, något som Sverige länge arbetat för. EU har den senaste månaden också beslutat om ett stort antal nya listningar av personer under EU:s sanktionsregim med anledning av situationen för mänskliga rättigheter i Iran; senast skedde det på utrikesministermötet i måndags. Dessa listningar inkluderar aktörer som varit inblandade i repressionen av protesterna i början av året samt aktörer som deltagit i till exempel onlinecensur och -övervakning eller störningar av internet.

Även om EU är vår främsta plattform för Iranpolitiken är regeringen också verksam i andra sammanhang. Genom Freedom Online Coalition har Sverige tillsammans med 26 andra likasinnade länder gjort ett uttalande som tydligt betonar såväl de allvarliga följderna av internetstängning-

arna som Irans internationella åtaganden avseende yttrande- och mötesfrihet och rätten till information samt uppmanar till ett återställande av internet.

Vi har alltså flera verktyg, men vi måste se var brickorna landar innan vi agerar. Det får inte göras lättvindigt. Det här kan bli ett ganska kortvarigt krig, men det kan också bli en utdragen och långvarig konflikt. Vi har sett att läget förvärrats och att det dessutom är många civila dödsoffer. Det görs förberedelser humanitärt, biståndsmässigt och handelsmässigt. Vi vill såklart hjälpa det iranska folket att förverkliga den frihet de längtar efter.

Anf. 56 AZADEH ROJHAN (S):

Fru talman! Jag vill vara väldigt tydlig med varför det här är så viktigt och varför det egentligen inte går att vänta. Om vi missar det fönster som öppnas efter kriget och efter ett regimskifte riskerar vi att få se samma mönster som i andra delar av regionen: att ett maktvakuum fylls av nya auktoritära krafter, väpnade grupper eller externa aktörer med helt andra intressen än demokrati och mänskliga rättigheter. Det är inte ett teoretiskt scenario utan något som vi har sett gång på gång. Vi har sett vad som händer när statliga strukturer kollapsar utan att det finns fungerande institutioner redo att ta vid. När civilsamhället är svagt och rättsstaten inte är på plats uppstår snabbt parallella maktstrukturer. Legitimitet ersätts av kontroll, och långsiktig stabilitet byts mot kortsiktig maktbalans.

Det är i det vakuumet som externa aktörer kliver in. Om EU och Sverige inte är på plats tidigt med stöd till civilsamhälle, rättsstat och andra institutioner kommer andra att vara det – aktörer som erbjuder snabba investeringar, ekonomiska incitament och politiskt stöd men utan krav på transparens, rättsstat och demokratiska reformer. Det kan på kort sikt framstå som stabiliserande, men det leder ofta till någonting annat. Det leder till nya beroendeförhållanden, svaga institutioner och en utveckling där demokratiska krafter trängs tillbaka.

Fru talman! Det handlar också om Europas egen säkerhet. Iran är en central aktör i en redan instabil region. Ett Iran som utvecklas i en instabil riktning riskerar att bidra till ökade spänningar och konflikter och indirekt påverka Europa och Sverige genom säkerhetshot, regional oro och migrationsrörelser, någonting som den islamiska regimen har gjort redan i flera år.

Ett Iran som utvecklas i demokratisk riktning med fungerande institutioner och respekt för mänskliga rättigheter skulle däremot kunna bli en stabiliserande kraft i regionen och en partner till Europa, politiskt, ekonomiskt och säkerhetsmässigt.

Fru talman! Det finns också en tydlig ekonomisk dimension som vi inte kan bortse ifrån. Ett Iran som öppnas upp efter ett krig och ett regimskifte kommer att vara en betydande marknad. Det gäller energi, industri, infrastruktur och handel. Frågan är då vilka som är med och formar dessa relationer och på vilka villkor. Är det aktörer som bygger långsiktiga partnerskap baserade på transparens och regelbaserade system, eller är det aktörer som etablerar ekonomiska och politiska beroenden utan krav på öppenhet och ansvar?

Den som är med tidigt i ett sådant skede är också med och sätter spelreglerna. Detta är alltså inte bara en fråga om bistånd eller solidaritet, även om det i grunden handlar om att stödja rätten till frihet och demokrati för

folket i Iran. Det är också en strategisk fråga för Sverige och Europa. Det handlar om säkerhet, det handlar om inflytande och det handlar om långsiktiga ekonomiska relationer.

Jag ställer därför en fråga till ministern om just detta: Ser regeringen detta som en strategisk fråga när det handlar om Sveriges och EU:s säkerhet och ekonomiska intressen? Och är man beredd att agera därefter genom att redan nu ta initiativ inom EU för att säkerställa att vi är redo när ett avgörande skede inträffar i Iran, efter krig och efter regimens fall?  
(Applåder)

Anf. 57 Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M):

Fru talman! Det här kommer jag inte säga ofta i den här kammaren, men här håller jag helt och hållet med det som sägs från min motdebattör, interpellanten i denna fråga.

Låt mig besvara interpellantens fråga: Det är klart att det finns ett svenskt nationellt säkerhetsintresse kopplat till Iranfrågan, av flera olika skäl. Vi vet att den iranska regimen har kidnappat svenska medborgare. Vi vet att den iranska regimen gör operationer i andra länder, däribland i Sverige, delvis mot israeliska och judiska mål men också mot exiliranier som just nu bor och verkar i sitt nya hemland. Vi vet också att Iran är en maktfaktor i regionen i stort och har haft en mycket destruktiv roll där de senaste decennierna.

Det är klart att det finns ett nationellt svenskt intresse kopplat till Iranfrågan. Det finns ett stort intresse som både handels- och biståndsminister att göra allt för att stötta det iranska folkets frihetslängtan och legitima krav på yttrandefrihet, demokrati och exempelvis lika rättigheter för pojkar och flickor.

Sverige är en av världens största givare när det gäller just mänskliga fri- och rättigheter, demokrati och rättsstatens principer. Ungefär en fjärdedel av vårt totala bistånd under förra året gick till insatser inom det området. Det finns ingen brist på engagemang. Det finns ingen brist på pengar.

Men som vi känner till har Iran varit ett mycket svårt land för civilsamhällets organisationer att fritt agera och bygga upp kapacitet i. Detta skiljer Iran från många andra auktoritära länder där vi också bedriver viktiga demokratiska insatser just nu. Det är också ett av skälen till att vi, trots att transparens och tydlig resultatuppföljning gentemot svenska folket är några av mina viktigaste värderingar som biståndsminister, inte helt öppet har kunnat kommunicera exakt vilka personer, aktörer eller organisationer som har fått ta del av de 10 miljoner kronorna. Det är för att hotbilden är så pass stark i Iran och från den iranska regimen mot dessa krafter som verkar för demokrati, yttrandefrihet och lika rättigheter för pojkar och flickor.

Vi är redo ekonomiskt. Vi är redo i EU. Vi är redo i andra internationella sammanhang, och vi har varit väldigt engagerade i den här frågan och för det iranska folket väldigt länge.

Anf. 58 AZADEH ROJHAN (S):

Fru talman! I dag är det nouruz. Det är en högtid som i över 3 000 år har symboliserat en ny början, ljusets återkomst och hoppet om förnyelse.

Högtiden sammanfaller med vårdagjämningen och är starten på ett nytt år för alla som firar nouruz runt om i världen.

Jag har haft privilegiet att växa upp i ett fritt och demokratiskt land, Sverige, där jag i dag sitter i denna kammare som riksdagsledamot. Jag har också kunnat fira nouruz fritt, som en självklar del av mitt persiska arv. Just i dag känns den friheten starkare än vanligt.

Samtidigt som jag står här och talar om ett framtida Iran vet jag att det finns människor i Iran som inte har samma möjlighet att tala fritt, att organisera sig eller att forma sina egna liv utan risk. Det blir en stor kontrast, och det är just därför denna debatt är så viktig.

Det vi diskuterar här i dag handlar inte om abstrakta principer utan om människors möjlighet att leva fria liv. Vi vet att det finns ett kort fönster där riktningen sätts, och vi vet att det kräver förberedelser. Vi vet vad som händer om vi inte är redo, för vi har sett det hända förut.

Nouruz betyder en ny dag, men en ny dag uppstår inte av sig själv. Om ett nytt Iran ska växa fram, byggt på demokrati, rättsstat och respekt för mänskliga rättigheter, måste omvärlden vara redo när möjligheten kommer. Annars riskerar den nya dagen att utebli.

Glad vårdagjämning till alla!  
(Applåder)

Anf. 59 Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN  
DOUSA (M):

Fru talman! Tack, ledamoten, för det starka inlägget! Ledamoten ska inte känna sig ensam i denna längtan efter ett friare, mer demokratiskt och jämlikt Iran. Ledamoten delar denna frihetslängtan med tiotals miljoner världen över som också är beredda att agera för exakt det.

Jag kan lova riksdagens kammare att vi och den svenska regeringen kommer att göra allt vi kan. Vi har redan, som ett av de första europeiska länderna, gått in med ett extra stöd på 10 miljoner kronor, som vi nu hoppas att fler europeiska länder ska följa efter.

Läget på planeten och i regionen är oförutsägbart just nu. Vi står redo var det än kan behövas. Om det till exempel behövs humanitärt stöd till civila som tvingas fly står vi redo med paket till den gruppen. Vi står redo den dagen det iranska folket är redo. Då är vi redo att hjälpa till. Det kan handla om alltifrån monetära stöd till att skicka experter eller vad som än kan tänkas behövas när den dagen väl kommer.

Det iranska folket ska veta att de inte står ensamma i denna frihetslängtan, utan den delas av Sverige och, som jag tolkar det, brett av denna kammare, vilket är positivt. Vi kommer att göra allt vi bara kan.

Det finns också handelspolitiska och andra utrikespolitiska verktyg i verktygslådan. Jag kan också lova ledamoten att vi kommer att göra allt vi kan även i EU för att EU ska stå redo att agera den dag det är lämpligt.

Vi har fått med oss EU på mycket tuffa sanktioner mot den iranska regimen. Vi står också redo att stötta i olika typer av biståndsinstrument som kan läsas upp av EU-kommissionen och andra aktörer för att hjälpa och stödja det iranska folkets frihetslängtan.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 60 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA  
MOHAMSSON (L):

Fru talman! Clara Aranda har frågat mig om jag avser att vidta särskilda insatser riktade till de elevgrupper som enligt Forum för levande historias rapport *Unga tycker om andra* uppvisar mer negativa attityder till minoritetsgrupper, däribland elever som identifierar sig som muslimer, i syfte att motverka intolerans och för att skapa en mer inkluderande skolmiljö. Ledamoten har också frågat mig med vilka åtgärder jag ämnar se till att våra skolor har de verktyg som är nödvändiga för att hantera och förebygga konspirationsteorier, särskilt de som rör minoritetsgruppen judar, då rapporten tydligt visar att den judiska gruppen är väldigt utsatt. Ledamoten har även frågat mig vilka konkreta och långsiktiga insatser jag avser att vidta för att stärka tryggheten i skolan mot bakgrund av den påtagliga ökningen av mobbning, hot och fysiskt våld och hur jag avser att säkerställa att särskilt utsatta elevgrupper ska få det stöd som krävs.

Först och främst vill jag understryka att jag ser allvarligt på att studien visar att de negativa attityderna mot alla studerade grupper som kan jämföras över tid har ökat och att utsattheten för att bli allvarligt retad, hotad eller slagen har ökat.

Skolan har enligt skollagen (2010:800) och diskrimineringslagen (2008:567) en skyldighet att aktivt motverka alla former av diskriminering och kränkande behandling. Om någon blir utsatt är det skolans skyldighet att agera. Att elever är trygga är avgörande för att de ska må bra och lyckas i skolan.

Detta är en prioriterad fråga för regeringen. Därför har vi vidtagit flera åtgärder för att skapa en tryggare skolmiljö för alla elever. Inte minst handlar det om att ge lärare och rektorer bättre förutsättningar att kunna agera vid kränkningar, hot och trakasserier. Det gäller bland annat insatser för att motverka förekomsten av antisemitism i skolväsendet, till exempel utifrån regeringens strategi för att stärka judiskt liv och motverka antisemitism i Sverige. Även regeringens handlingsplan mot rasism och hatbrott omfattar åtgärder mot antisemitism och rasism samt arbete för att ingen elev oavsett bakgrund ska känna sig otrygg i skolan. Skolverket har tillsammans med Forum för levande historia i uppdrag att genomföra spridningsaktiviteter och följa upp verktyget Demokratistegen för systematiskt arbete med demokratistärkande insatser i skolväsendet, folkbildningen och annan vuxenutbildning.

När det gäller att motverka desinformation och konspirationsteorier har Mediemyndigheten under flera år tagit fram kunskap och stöd som rör barns och ungas utsatthet för rasism och intolerans på nätet. Mediemyndigheten har nyligen fått i uppdrag att stärka medie- och informationskunskapen och öka kunskapen om AI genom insatser under 2026–2028.

Det behövs en kulturförflyttning i skolan. Skolan måste agera kraftfullt gentemot elever som kränker, hotar, använder våld eller agerar störande – både för dessa elevers skull och för andra elevers bästa. Det behöver vara tydligt vilka konsekvenser som följer om någon bryter mot reglerna. Regeringen föreslår därför ändringar i skollagen i lagrådsremissen *Bättre förutsättningar för trygghet och studiero i skolan*. Bland annat förtydligas

Svar på  
interpellationer

huvudmannens och rektorns ansvar för trygghet och studiero. Regeringen föreslår också att dagens ordningsregler ska byta namn till skolregler, bli skolgemensamma och innehålla en plan för konsekvenser om en elev bryter mot dessa regler.

Anf. 61 CLARA ARANDA (SD):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka utbildnings- och integrationsministern för svaret på min interpellation.

Jag har ställt interpellationen med anledning av att Forum för levande historia tillsammans med statistikmyndigheten SCB har genomfört en omfattande studie av svenska skolelevers attityder under läsåret 2024/25.

Resultatet har presenterats i rapporten *Unga tycker om andra*. Det är en studie av skolelevers attityder, tillit och utsatthet som sammantaget visar att negativa attityder till minoritetsgrupper tydligt har ökat bland högstadiе- och gymnasieelever.

Först och främst visar den här undersökningen på en generell ökning av negativa attityder bland unga. Det handlar inte om enstaka tendenser utan om en bred förskjutning av värderingar. Särskilt tydliga är skillnaderna kopplade till elevernas bakgrund. Av rapporten framgår det alltså att elever med utländsk bakgrund uppvisar en mer negativ inställning till hbt-personer, judar och samer än elever med svensk bakgrund. Bland annat framgår det att elever som identifierar sig som muslimer uppvisar mer negativa attityder till flera minoritetsgrupper än vad kristna och icke-religiösa elever gör.

Det är nu hög tid att vi börjar värdesätta våra gemensamma värderingar och vågar ställa krav på att dessa ska efterlevas – särskilt i skolans värld, där mycket av detta kan påverkas och formas.

Fru talman! I den aktuella undersökningen har man även tittat på elevernas benägenhet att tro på konspirationsteorier. Resultaten visar ett tydligt samband mellan konspiratoriskt tänkande och negativa attityder till minoritetsgrupper. Sambandet är särskilt starkt när det gäller attityder till judar. Det konstateras också att det finns en tydlig korrelation mellan konspiratorisk läggning och föreställningar om det som benämns i rapporten som judiskt inflytande i världen. Detta är inget annat än klassiska antisemitiska tankemönster i modern tappning.

När den här typen av konspirationsteorier får fäste riskerar de att förstärka stereotyper, misstänkliggöra och i förlängningen växa till ett starkt hat. Det är allvarligt och kan inte accepteras.

Samtidigt visar rapporten på en kraftig försämring av tryggheten i skolan. Andelen elever som uppger att de har blivit retade har ökat från 33 till 51 procent sedan 2013. Förekomsten av hot har ökat från 8 till 13 procent, och fysiskt våld har ökat från 11 till 16 procent.

Det här är en påtaglig försämring, och särskilt utsatta är judiska elever och elever som identifierar sig som homo- eller bisexuella. För dem är skolmiljön inte en trygg plats utan en plats präglad av otrygghet och risker.

Fru talman! Det är givetvis viktigt att lärare och rektorer ges bättre förutsättningar att motverka intolerans och otrygghet i skolan. Jag ser även positivt på det faktum att huvudmannens och rektorns ansvar för trygghet och studiero förtydligas. Jag skulle dock vilja fråga statsrådet vad detta mer konkret kan innebära. Kommer det exempelvis att bli lättare att stänga

Anf. 62 NIMA GHOLAM ALI POUR (SD):

Fru talman! Sverige har sedan 2000-talets början haft en massiv muslimsk invandring från Mellanöstern – invandringen har egentligen börjat minska först under den här regeringen. Resultatet är att cirka 1 miljon personer i Sverige har muslimsk nationell eller kulturell bakgrund.

Mellan år 2000 och år 2021 var utlänningar från Syrien, Irak och Afghanistan de som beviljades flest medborgarskap i Sverige. Bland de asylansökningar som lämnas in till Migrationsverket dominerar fortfarande asylansökningar från utlänningar från muslimska länder, även om det är färre i antal.

Vad vi ser i den rapport som interpellanten refererar till är att den muslimska invandringen har sitt pris. Det är inte så att människor kan komma till Sverige från länder där stora delar av befolkningen hyser ett hat mot hbtq-personer och minoriteter utan att det påverkar Sverige.

Länge var Sverigedemokraterna det enda parti som vågade säga att den ökande antisemitismen i Sverige var importerad, främst från Mellanöstern. Vi kallades allt möjligt för att vi gjorde ett sådant påstående. Nu ser vi det svart på vitt, bland annat i den rapport som interpellanten refererar till.

I rapporten kan man läsa att elever som identifierar sig som muslimer i genomsnitt uppvisar mer negativa attityder till hbtq-personer, judar, romer och samer jämfört med elever som identifierar sig som kristna och elever som inte identifierar sig med någon religion alls.

Det här är inte den enda rapporten som visar på sådana resultat. Det finns flera rapporter som visar samma resultat, det vill säga att bland annat antisemitism är mer utbredd bland muslimer jämfört med andra grupper. Det är inte så konstigt. Hur har judar behandlats i muslimska länder? Mer än 800 000 judar fördrevs från muslimska länder efter att Israel grundades. Det är inte någonting som politiker på vänsterkanten så ofta pratar om, men behandlingen av judar i många muslimska länder har varit fruktansvärd. Hela judiska samhällen har utplånats i muslimska länder, och det har skett efter andra världskriget, efter Förintelsen.

Det råder ingen tvekan om att det finns en antisemitisk diskurs i rätt många muslimska länder. Sedan kan det självklart variera hur illa det är, men att muslimsk invandring till Sverige leder till mer antisemitism i Sverige borde inte överraska någon.

Något som också framkommit i olika rapporter är att tolkningen av islam är relevant för om en muslim har antisemitiska åsikter. Då kan man titta på de moskéer vi har i Sverige, vilken finansiering dessa moskéer har och hur dessa moskéer tolkar islam. De flesta moskéer i Sverige har någon form av relation med en regim eller en islamistisk organisation som har ett fientligt narrativ om judar eller staten Israel.

Frågan blir därför hur regeringen arbetar för att de muslimska samfundet i Sverige inte ytterligare ska stärka antisemitismen bland muslimer.

Anf. 63 DANIEL VENCU VELASQUEZ CASTRO (S):

Fru talman! Tack för möjligheten att debattera de här viktiga frågorna! Jag har också tagit del av rapporten *Unga tycker om andra* och vill säga några saker.

Svar på  
interpellationer

För oss som har varit aktiva i rättighetsfrågor under väldigt lång tid kan jag upplysa ledamöterna från Sverigedemokraterna om att det här är en trend som har pågått väldigt länge. Det här var alltså snarare en bekräftelse på någonting som vi nog alla redan visste.

I rapporten är det inte bara negativa attityder mot hbtqi-personer och judar som ökar bland elever utan negativa attityder mot alla minoritetsgrupper som rapporten har tittat på, däribland muslimer och afrosvenskar, vilka aktivt utelämnades av de sverigedemokratiska ledamöterna.

Man ska dock inte förminska att elever med religiös identifiering har fler negativa attityder mot minoriteter än vad andra har. Rapporten som helhet visar också att många av dessa elever hyser konservativa värderingar och identifierar sig med konservatism. Genomgående är någonting som vi har debatterat många gånger, fru talman, och det är att unga män hyser ett alltmer ökat hat mot framför allt hbtqi-personer. Det är detta vi borde diskutera om vi ska ta oss an den här frågan på riktigt.

Det är därför talande vilket lag statsrådet har valt att hamna i, nämligen i det lag som väljer att plocka ut vilka grupper man tittar på i stället för att titta på helheten – hur vi ska få bukt med hatet i vårt samhälle bland de yngre.

Jag vill ta upp några av de saker som regeringen ändå gör. Det finns en handlingsplan för hur vi ska öka hbtqi-personers mänskliga rättigheter och trygghet i vårt samhälle. Handlingsplanen heter *Stolt och trygg* och togs fram av den socialdemokratiska regeringen. Den nuvarande regeringen har uppdaterat den, och det är välkommet. Jag tycker att det är bra att man pekar ut fler strategiska myndigheter som ska arbeta med frågan.

I handlingsplanen skriver man: ”Att öka kompetens om bl.a. hur begränsande normer kan leda till utsatthet och diskriminering för unga hbtqi-elever i skolan är viktigt för att skapa en trygg miljö i skolan för alla.” Därför måste dessa insatser öka.

Samtidigt föreslår dock Simona Mohamsson själv att kunskapsområdet sexualitet, samtycke och samlevnad ska slopas som ett generellt kunskapsområde i den svenska skolan och i stället läggas på ämnen. I stället för att alla lärare ska ha god kunskap om detta ska bara enskilda lärare ha det. Apropå det som den sverigedemokratiska ledamoten sa om rektors ansvar slopas rektorsansvaret när det kommer till just sex, samlevnad och relationer. En viktig del av det kunskapsområdet är just hbtqi-personers mänskliga rättigheter.

Utöver det har Simona Mohamssons kanske men förhoppningsvis inte framtida regeringspartner i kommun efter kommun föreslagit att man ska slopa kunskapshöjande insatser när det kommer till just hbtqi-personer. De kallar det för normkritisk vänsterpropaganda, framför allt i Stockholms stad.

Det blir lite svårt för mig att förstå hur man ska jobba med att stärka arbetet mot hbtqi-personers utsatthet i den svenska skolan om man för det första slopar kunskapsområdet sexualitet, samlevnad och relationer och för det andra även tänker göra sig beroende av ett parti som helt och hållet vill slopa kunskapshöjande insatser i den svenska skolan när det kommer till hbtqi-personers trygghet.

Vilka konkreta åtgärder tänker Simona Mohamsson vidta för att stärka säkerheten för den utsatta gruppen i skolan? Jag vill ha ett svar på den frågan.

(Applåder)

Anf. 64 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L):

Fru talman! Det gläder mig att det är så många som vill delta i en debatt som handlar om skolan och våra barns värderingar!

Värderingar spelar roll. Sverige har världsunika värderingar som vi behöver försvara och slåss för varje dag. Det är också en helt avgörande del för regeringen. Just för att värderingar spelar roll har vi satt ihop skolan och integrationspolitiken, för det är i skolan som den mest avgörande delen av det demokratiska samhället byggs upp.

Jag instämmer också med ledamöterna i deras beskrivning att när barn inte känner sig trygga och inte känner att de kan få vara sig själva i skolan utan i stället går dit med en klump i magen kommer det att vara svårt, till och med omöjligt, för dem att fokusera på det som är viktigt i skolan, nämligen att lära sig. Att vara trygg i att man bemöts på rätt sätt i skolan och att vuxenvärlden annars kommer att agera är helt avgörande.

Som jag nämnde inledningsvis, fru talman, har skolan enligt skollagen och diskrimineringslagen en skyldighet att aktivt motverka all form av diskriminering och kränkande behandling – en skyldighet, alltså ingenting som skolan kan välja bort. Om någon blir utsatt är det skolans skyldighet att agera. Skolan har ansvaret att säkerställa en trygg skolmiljö för alla elever. Skolan ska vara fri från diskriminering och kränkande behandling.

Fru talman! Ledamöterna frågar vad de bättre förutsättningarna när det gäller studiero och trygghet i skolan innebär. Jag vill lyfta fram en del i lagrådsremissen, fru talman. Huvudmännens och rektorernas ansvar för trygghet och studiero på skolenheter ska förtydligas. Utöver detta ska huvudmän och rektorer även bedriva ett förebyggande arbete för att se till att man faktiskt kan upprätthålla tryggheten. Skolan ska göras mobilfri genom att elevernas mobiltelefoner samlas in vid skoldagens början och lämnas tillbaka vid skoldagens slut. Detta är obligatoriskt i alla skolformer. Dagens ordningsregler ska byta namn till skolregler, bli skolgemensamma och innehålla en plan för de konsekvenser som det innebär när man överträder reglerna.

Fru talman! En annan punkt som är helt avgörande för att säkra och skapa trygghet och studiero är möjligheten att stärka användandet av disciplinära åtgärder. Det kan handla om tillfällig omplacering inom den egna skolenheten, tillfällig placering utanför den egna skolenheten och avstängning. I vissa fall kan det även bli möjligt att neka elever tillträde till skolenheten om elever hotar säkerheten för andra elever och för personal.

En punkt i lagrådsremissen handlar om att skolans förväntningar på elever och deras vårdnadshavare ska förtydligas i ett förväntansdokument. Det är helt avgörande att skolan är en plats där alla elever känner sig trygga. Det finns inget att förhandla om kring det.

Prot. 2025/26:94  
20 mars

Svar på  
interpellationer

Anf. 65 CLARA ARANDA (SD):

Fru talman! Tack till statsrådet för svaren!

Jag tänkte fortsätta prata om det faktum att elever med utländsk bakgrund i större utsträckning uppvisar negativa attityder till sexuella minoriteter jämfört med vad elever med svensk bakgrund gör, eftersom det är ett faktum som måste lyftas fram. Jag jämför med resultat från tidigare undersökningar för att ge en tydligare bild av utvecklingen.

Vad gäller påståendet i undersökningen som lyder ”Det är lika naturligt att vara homosexuell som heterosexuell” har andelen som instämmer rasat från 74 till 43 procent. Andelen som tar avstånd från påståendet har fördubblats, från 19 till 40 procent.

Vad gäller påståendet ”Homosexuella, bisexuella och transpersoner går det inte att lita på” kan man se en ökning från 6 till 15 procent. Värt att notera är att det var just gruppen hbt-personer som flest var positiva till när resultaten av samma undersökning presenterades 2013. Nu är det alltså tvärtom. Hbt-personer är den grupp som flest är negativa till.

Detta är verkligen en sorglig utveckling, men inte särskilt förvånande. Låt oss vara helt ärliga: Det vi ser är inte minst resultatet av en totalt oansvarig massinvandringspolitik och en i sin tur misslyckad integration som vi nu måste hantera.

Fru talman! Under en längre tid, särskilt sedan den fruktansvärda terrorattacken mot Israel den 7 oktober 2023, har vi kunnat ta del av rapporter som visar på judars utsatthet i Sverige. Den situationen har försämrats. Den ökande förekomsten av antisemitism i vårt land är mycket allvarlig. Det visas även tydligt i undersökningen att attityderna mot den nationella minoriteten judar har försämrats sedan den förra undersökningen.

Statsrådet menar att det här är en prioriterad fråga för regeringen. Samtidigt är min bedömning att åtgärderna inte är tillräckligt kraftfulla. Det är väl bra att exempelvis Mediemyndigheten har fått i uppdrag att stärka medie- och informationskunnigheten och öka kunskapen om AI, men jag har svårt att se hur dessa åtgärder fullt ut ska kunna motverka antisemitiska konspirationsteorier i våra skolor.

Med tanke på slutsatserna i rapporten kan vi konstatera att det krävs ordentliga insatser för att vända utvecklingen. Det är också dags att sätta ned foten och med kraft visa att det här inte får accepteras i svensk skola. Undersökningen visar dessutom att elevers utsatthet för mobbning, hot och våld har ökat avsevärt. Även där är judiska elever och elever som identifierar sig som homo- eller bisexuella särskilt drabbade.

Jag har noterat åtgärderna som regeringen har vidtagit men vill gärna veta om det finns planer på ytterligare insatser – kanske som följd av den här rapporten – som statsrådet kan redogöra för.

Anf. 66 NIMA GHOLAM ALI POUR (SD):

Fru talman! Det är möjligt att byta destination över en natt, men man byter inte värderingar lika snabbt. Den tolerans som finns i Sverige är inte universell. Sverige är ett land byggt på frihet – frihet att tro eller att inte tro, att älska den man vill och att leva öppet som homosexuell utan rädsla. Men de här självklara koncepten är inte så självklara i resten av världen.

I stora delar av Mellanöstern är homosexualitet kriminaliserad. I vissa länder kan det leda till fängelse och i några till dödsstraff. Det är verkligheten. Det är mycket sorgligt, men så ser världen ut.

Sedan 2000-talets början har Sverige tagit emot en omfattande invandring från muslimska länder, där synen på hbtq-personer skiljer sig kraftigt från den svenska. Det betyder inte att varje individ från dessa länder delar dessa intoleranta värderingar, men många av dem gör det. Om våra värderingar ska försvaras måste vi vara beredda att ta denna konflikt men också drastiskt minska invandringen från dessa länder.

Sverige ska inte anpassa sina värderingar. Det är de som kommer hit som ska anpassa sina. Det är så vi skyddar hbtq-personers och minoriteters trygghet. Jag undrar om utbildnings- och integrationsministern ser konflikten mellan muslimsk invandring och den tolerans som finns i Sverige.

Anf. 67 DANIEL VENCU VELASQUEZ CASTRO (S):

Fru talman! Jag vill vara tydlig med att det finns många krafter i samhället som vill hbtqi-personer illa. Det är islamister, fundamentalister, konservativa och högerextrema. Det är viktigt att markera mot detta och visa att det inte är acceptabelt. Jag tror att det är viktigt vad man signalerar. Jag tror att det är viktigt för landets elever men också för hela svenska folket och särskilt för landets hbtqi-personer.

Enligt Outright Internationals rapport om supervalåret 2024 förekom hbtqi-hat i valrörelserna i 85 procent av länderna som gick till val det året. Jag vill fråga Simona Mohamsson vilket parti hon tror kommer att sprida hat mot hbtqi-personer i den svenska valrörelsen.

Fru talman! Jag ställer mig frågande till om man kan lita på Liberalerna och Simona Mohamsson inför valet 2026. Kommer Simona Mohamsson att markera mot Sverigedemokraternas hat mot transpersoner? Kommer Simona Mohamsson att markera mot Sverigedemokraternas förslag om att slopa kunskaphöjande insatser om hbtqi-personer i den svenska skolan? Kommer Simona Mohamsson att markera mot SD:s ständiga utfall och hat mot utsatta grupper i vårt samhälle? Senast Simona Mohamsson lovade att vara garanten mot det här hatet slutade det med en kram med Jimmie Åkesson.

Fru talman! Det är uppenbart att Liberalerna inte har en röd linje mot hatet. Det är illavarslande besked för landets hbtqi-personer.  
(Applåder)

Anf. 68 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L):

Fru talman! Jag tycker att det är helt avgörande att samhället gemensamt både markerar och agerar. Därför är det en viktig prioritet för regeringen att se till att skolan är en frizon där elever känner sig trygga och kan fokusera på det som är allra viktigast i skolan, nämligen att lära sig.

Sedan jag blev utbildningsminister har jag träffat många studenter och elever från den judiska minoriteten. Det gör ont i hjärtat och är skärrande att höra hur de inte vågar komma till skolan, inte känner att de kan ha på sig davidsstjärnan och känner att skolan inte längre tillhör dem.

Fru talman! För att motverka den desinformation och de konspirations-teorier som har lyfts fram av flera ledamöter har vi under flera års tid bett Mediemyndigheten att ta fram kunskap och stöd som rör barns och ungas utsatthet för intolerans på nätet.

Totalförsvarets forskningsinstitut har även i uppdrag att kontinuerligt ta fram och redovisa ny kunskap om förekomsten av antisemitism i digitala miljöer, särskilt om hur förekomsten ser ut i den svenska kontexten. Den senaste satsningen är en del av regeringens strategi för att stärka judiskt liv och motverka antisemitismen år 2025–2034. En målsättning i strategin är att judar i Sverige ska kunna leva öppet, tryggt och säkert.

Det finns ingen del som är så avgörande i en skola som personalen. Det är viktigt att personalen inom skolan och andra verksamheter som möter unga har kunskap och framför allt verktyg för att kunna förebygga och motverka olika former av rasism, antisemitism och intolerans. Flera insatser har genomförts inom ramen för regeringens handlingsplan mot rasism och hatbrott.

Forum för levande historia har i uppdrag att genomföra kunskaps- och höjande insatser mot antisemitism riktade till lärare och annan personal som ser till att de tar fram och sprider pedagogiska verktyg och metoder för att stärka barns och ungas förmåga att identifiera och motverka antisemitism i digitala miljöer.

Samhället behöver ta ett krafttag för våra värderingar. Samhället ska inte bara markera utan också agera. Skolan är helt avgörande för att alla barn i samhället ska känna sig trygga. Det är något vi inte förhandlar med. Det här är något som är i toppen av regeringens prioritetslista.

Anf. 69 CLARA ARANDA (SD):

Fru talman! Utifrån de svar jag fått i dagens debatt upplever jag att ministern tar det som framkommer av rapporten på allvar, och det är givetvis väldigt bra.

Den utveckling vi ser är ett tydligt exempel på att personer som kommer till vårt land inte ändrar sina värderingar eller åsikter automatiskt när de kommer till Sverige. Många åsikter ligger djupt rotade inte bara hos den första generationens invandrare, utan det är ett arv som helt uppenbart förs vidare.

För Sverigedemokraterna råder inga tvivel. I svensk skola ska svenska värderingar gälla och efterlevas. Något annat kan vi inte acceptera.

Fru talman! Jag tänkte avsluta debatten med att prata om det som rapporten inte tar upp, nämligen svenskfientlighet. Trots att rapporten är framtagen inom ramen för regeringens handlingsplan mot rasism och hatbrott ingår inte attityder mot elever med svensk bakgrund, vilket jag ställer mig frågande till. Det är en ytterst relevant del av den samlade problematiken, och Sverigedemokraterna har tyvärr länge varit ensamma om att lyfta upp förekomsten av svenskfientlighet. Det här kan jag själv vittna om från min egen skolgång. Problemet är kanske särskilt aktuellt när svenska elever är i minoritet i sin egen skola.

Eftersom frågan enligt mig är relevant för den här diskussionen, som i sin tur bottnar i regeringens arbete mot rasism och hatbrott, skulle jag uppskatta om ministern kan redogöra för sina åsikter gällande svenskfientlighet och riktade hatbrott mot svenskar. Det skulle vara väldigt intressant att höra om ministern erkänner problematiken och vill göra någonting åt detta. Vilka åtgärder vill ministern i så fall vidta?

Med det sagt vill jag tacka för debatten.

Fru talman! Jag vill tacka ledamoten för att hon lyfter upp denna helt avgörande fråga.

Jag kommer alltid att säga samma sak: Alla elever ska känna sig trygga i skolan. Det finns ingenting som är mer avgörande. Det är viktigt för att de ska må bra, men det är också viktigt för att de ska lyckas i skolan. Det är svårt att fokusera på att lösa matteuppgiften på tavlan om man har ont i magen. Det är svårt att vilja klara skolan om man inte ens vågar ta sig till skolan för att man utsätts för hat, mobbning och hot.

Så här kan det inte få vara i den svenska skolan, och det är därför vi gör en stor kulturförändring. Vi tydliggör att den svenska skolan inte är vilda västern utan en plats där det är tydligt att det finns ordning och reda. Det ska också vara tydligt vilka förväntningar som finns på både elever och vuxenvärlden att agera.

Vi har vidtagit flera åtgärder som ger framför allt vuxenvärlden – lärare och rektorer – bättre förutsättningar att agera vid kränkningar, hot och trakasserier, och det gäller oavsett mot vilken elev det sker. Insatser görs för att motverka förekomsten, särskilt bland antisemitism i skolväsendet. Det görs utifrån vår strategi att stärka judiskt liv.

Även regeringens handlingsplan mot rasism och hatbrott omfattar åtgärder mot antisemitism och rasism. Den omfattar också ett arbete för att ingen elev, oavsett bakgrund, ska känna sig otrygg. Det här är någonting som vi prioriterar, och det är också därför det är en viktig del i den stora förändring vi gör av svensk skola.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

#### **§ 14 Svar på interpellationerna 2025/26:308 och 349 om arbetsmiljön i sjukvården**

Anf. 71 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD):

Fru talman! Karin Rågsjö har frågat mig om jag avser att initiera en nationell beredning för att förbättra arbetsmiljön och patientsäkerheten inom hälso- och sjukvården, om jag avser att verka för att rätten till fortbildning och specialistutbildning för vårdpersonal ska regleras i lag, hur jag avser att säkerställa en sammanhållen nationell plan för kompetensförsörjning och fördelning av vårdplatser samt vilka initiativ jag tänker ta för att motverka den ohälsosamma arbetsbelastning inom vården som driver sjukskrivningar och därmed stora samhällsekonomiska kostnader för stressrelaterad psykisk ohälsa.

Därutöver har Sofia Amløh frågat arbetsmarknadsministern om han avser att agera utifrån de allvarliga bristerna i arbetsmiljön i sjukvården.

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

Inledningsvis vill jag understryka att arbetsmiljölagen (1977:1160) tydligt placerar ansvaret för att upprätthålla en god och säker arbetsmiljö hos arbetsgivaren, det vill säga regioner, kommuner och privata vårdgivare i det här fallet. Arbetsmiljöverket har vidare utfärdat föreskrifter och allmänna råd om organisatorisk och social arbetsmiljö (AFS 2023:2) som

*Svar på  
interpellationer*

syftar till att komma till rätta med de risker som bland annat ohälsosam stress kan ge upphov till.

Regeringen har gett Arbetsmiljöverket stärkta anslag för att myndigheten ska kunna stärka sin tillsyn. Regeringen avser också att under våren till riksdagen lämna en ny arbetsmiljöstrategi som möter utmaningarna på framtidens arbetsmarknad.

Personalen är hälso- och sjukvårdens viktigaste resurs och den grund som hälso- och sjukvården vilar på. En förutsättning för en god arbetsmiljö inom hälso- och sjukvården är en fungerande kompetensförsörjning. På uppdrag av regeringen har Socialstyrelsen genom Nationella vårdkompetensrådet tagit fram en nationell plan för att förbättra hälso- och sjukvårdens kompetensförsörjning (S2023/00256). Planen innehåller 25 olika förslag till insatser som bland annat handlar om att säkerställa tid och resurser för kompetensutveckling och ge ökad möjlighet till karriärvägar för att attrahera, utveckla och behålla vårdpersonal.

I januari beslutade regeringen att avsätta 1 miljard till kommuner och regioner i syfte att stärka kompetensförsörjningen inom hälso- och sjukvården och genomföra insatser som utgår från den nationella planen för att förbättra hälso- och sjukvårdens kompetensförsörjning (S2023/00256). Det är Socialstyrelsen som har i uppdrag att fördela dessa medel.

För att hälso- och sjukvården ska ha tillgång till rätt kompetens behöver strukturer och regelverk som berör reglerade yrken, specialistkompetenser och specialistutbildningar samt vidareutbildning och fortbildning vara effektiva. Regeringen beslutade 2023 att tillsätta en särskild utredare med uppdraget att analysera vilka förändringar som kan behövas för att säkerställa detta. Slutbetänkandet redovisades i juni 2025 (SOU 2025:63). Förslagen bereds nu i Regeringskansliet.

Avseende frågan om fördelning av vårdplatser har Socialstyrelsen, efter uppdrag från regeringen, tagit fram en nationell plan för att minska bristen på disponibla vårdplatser (S2023/00679). Uppdraget är tätt sammankopplat med myndighetens arbete med att ta fram nationella och regionala riktvärden för behovet av disponibla vårdplatser som sker inom ramen för uppdraget att bidra till att stärka samt följa upp tillgängligheten och vårdkapaciteten på regional och nationell nivå (S2024/01058). I uppdraget ingår också att stödja regionernas arbete med att uppnå riktvärdet.

Därutöver har jag nyligen samlat representanter från professionsförbund, Sveriges kommuner och regioner samt relevanta myndigheter till ett dialogmöte för att lyfta frågor om arbetsmiljö i hälso- och sjukvården. De inbjudna var alla samstämmiga kring frågans angelägenhet och behovet av en gemensam kraftsamling.

Med det vill jag tacka Karin Rågsjö och Sofia Amløh för frågorna och ser fram emot debatten.

Anf. 72 KARIN RÅGSJÖ (V):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Vi har en tydlig personalkris inom vården – det kan ingen förneka. Resultatet av Arbetsmiljöverkets nationella tillsyn av akutsjukhus och primärvård var väldigt tydligt: Svensk sjukvård har ett strukturellt arbetsmiljöproblem som är så allvarligt att det påverkar både vårdens kvalitet och vårdpersonalens hälsa.

Vid de nedslag som Arbetsmiljöverket gjorde 2022–2024 fick 73 procent av arbetsplatserna inom sjukvården som helhet krav på åtgärder. På akutsjukhusen var det 80 procent av vårdavdelningarna som hade brister, och för primärvårdsmottagningarna var siffran 69 procent. Den mest genomgående bristen gällde en ohälsosam arbetsbelastning, det vill säga en obalans mellan krav och resurser, något som länge präglade sjukvården. Under flera decennier har det, vill jag påstå, skett något slags åderlätning av offentlig vård, ekonomiskt och på annat sätt.

Denna utveckling är strukturell. Den är inte tillfällig utan har pågått länge. Den är också, som jag sa tidigare, en konsekvens av långvariga nedskärningar och bristande resurser. Det råder brist på vårdplatser i hela landet, bland annat inom intensivvården.

Regionerna har fått huvudansvaret för att hantera sin personalförsörjning, men det behövs också en starkare nationell styrning, som vi pratade om i Vårdansvarskommittén. Det finns många krav när det gäller vad staten kan göra och inte göra.

Tittar man ut över landet ser man att det också ser väldigt olika ut. Exempelvis i Skåne är det extra stressigt för personalen. Där är väntetiden för att få en åtgärd inom sjukvården 93 dagar. Det kan jämföras med 62 dagar i Stockholm, trots att Skåne har hälften så stor befolkning som Stockholm. Det måste man säga är ett misslyckande – det får vi återkomma till här i olika debatter.

För att vända utvecklingen behövs det väldigt kraftfulla insatser för att förbättra löner, arbetstid och arbetsvillkor och få till stånd en arbetstidsförkortning för dem som jobbar jour. Staten måste ta ett större ekonomiskt ansvar, men också ett ansvar för utbildning av vårdpersonal, och skapa en mer långsiktig kompetensförsörjning som håller över tid.

Den SD-beroende regeringen har, tycker i alla fall jag, ägnat mycket kraft åt att skylla hela problemet på regionen. Då undrar man vad regeringen kan göra mer. Regeringen har nu arbetat genom Nationella vårdkompetensrådet, där man har tagit fram ett antal förslag. Det låter ju bra, men det går tyvärr inte att se något avtryck av det i Vårdsverige. Vi vill se en sammanhållen nationell plan för kompetensförsörjning och fördelning av vårdplatser som håller över tid.

Den ohälsosamma arbetsbelastningen inom vården driver på sjukskrivningar, vilket man kan läsa om i exempelvis Försäkringskassans analys av hur det ser ut i Sverige i dag. Det ser helt enkelt risigt ut för vårdpersonalen, och det tycker jag att regeringen borde ha tagit tag i under de här fyra åren. Jag kan inte se något avtryck av det.

Anf. 73 SOFIA AMLOH (S):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att jag tog initiativ till den här interpellationen för att ha en debatt med arbetsmarknadsministern mot bakgrund av de brister som har framkommit i Arbetsmiljöverkets inspektioner. Åtta av tio akutsjukhus hade de senaste två åren så stora brister i arbetsmiljön att Arbetsmiljöverket beordrade åtgärder. Det handlar till exempel om långa arbetspass, för mycket administration och dåliga digitala verktyg.

Generaldirektören för Arbetsmiljöverket säger det som behöver sägas även om det är fruktansvärt. Han säger att det är allvarligt eftersom det ger så stora belastningsskador att vissa dör i förtid. Det är en av konsekvenserna av de allvarliga bristerna i arbetsmiljön.

Svensk sjukvård pressas alltså till den gränsen, och det är personalen och patienterna som betalar det höga priset. Konsekvenserna syns i Försäkringskassans statistik. De hårdast drabbade branscherna är vård, skola och omsorg, och vården ligger i topp.

I svaret från statsrådet i dag sägs bland annat att detta är arbetsgivarens ansvar. Jag delar den uppfattningen till fullo; självklart är det arbetsgivarens ansvar. Det jag vill säga är att arbetsgivarnas – kommuners, regioners och privata utförare – ansvar hänger samman med vilka förutsättningar de får. Den här regeringen vill att kommuner och regioner som vill höja skatten ska betala en straffavgift, samtidigt som man har skurit ned på vården i samtliga budgetar för att man behöver göra skattesänkningar i stället. Hur tänker man då från regeringens håll att arbetsgivaren ska kunna ta detta fulla ansvar?

Det andra som vi får höra i svaret är att det ska komma en arbetsmiljöstrategi under våren. Absolut – vi väntar. Vi har väntat länge på den i arbetsmarknadsutskottet – den är annonserad. Vi är framme i mitten eller slutet av mars. Den kommer inte att hinna behandlas klart i riksdagen innan den här mandatperioden är slut. Jag tycker därför att det är ett väldigt tomt svar att komma med.

Den tredje delen i statsrådets svar handlar om att man har kallat till ett dialogmöte med flera viktiga parter på arbetsmarknaden i någon typ av kraftsamling. Dialog och kraftsamling – vad ska det resultera i? Det är min fråga till statsrådet. Ska det resultera i några faktiska skillnader för att komma till rätta med de allvarliga bristerna i arbetsmiljön? Eller ska man bara prata med varandra utan att det sedan händer något? Vilket innehåll ska detta resultera i?

Detta ska ses mot bakgrund av att Sverigedemokraterna och regeringen under den här mandatperioden har minskat de statliga stöden och försämrat förutsättningarna för Sveriges kommuner och regioner. Därtill har regeringens misslyckade ekonomiska politik, med hög arbetslöshet och låg tillväxt, inneburit ett hårt ekonomiskt slag.

Läget i sjukvården kom dessvärre inte som någon överraskning eftersom det redan 2023 stod klart att situationen i den svenska sjukvården skulle komma att försämrats om inte politiken tog ansvar. År 2024 larmade Sveriges regioner samfällt om situationen, som skulle komma att bli värre. Ändå har regeringen inte agerat. Varför har man inte gjort det? Tänker statsrådet göra något åt de allvarliga brister som framkommer i de här rapporterna?

Anf. 74 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD):

Fru talman! Det ställs många frågor inom lite olika områden, och jag ska efter bästa förmåga försöka svara och fånga upp det mesta.

Jag vill börja med den ekonomiska diskussionen. Det viktigaste regeringen har gjort för kommunerna och regionerna är att komma till rätta med inflationen, som var ett strypkoppel på kommunerna och regionerna. Detta har också bidragit till ett betydligt bättre och starkare ekonomiskt läge för regionerna. Under 2025 gjorde regionerna ett samlat överskott på

över 8 miljarder kronor. Detta spelar roll för deras förutsättningar att klara av sitt lagstadgade uppdrag. Jag skulle inte kalla det resultatet ett misslyckande.

Sedan vet vi att regionerna har olika förutsättningar, och jag delar verkligen oron för arbetsmiljön inom sjukvården.

Just balansen mellan krav och resurser är något som regionerna behöver se över. Sverige ligger klart över EU-snittet och klart över OECD-snittet när det gäller hur mycket resurser vi lägger på vården. Vi ligger klart över genomsnittet när det gäller tillgången till sjuksköterskor och en bit över genomsnittet när det gäller tillgång till läkare per 1 000 invånare. Med andra ord har vi i grunden ganska goda förutsättningar. Men det är otroligt viktigt vad vi ställer för krav på vården och hur vi organiserar vården. Behöver vårdens medicinska personal lägga väldigt mycket arbetstid på sådant som inte skapar värde för patienten och som utgör ett arbetsmiljöproblem? Här finns det mycket att göra, och en del av det handlar faktiskt om politisk detaljstyrning, dubbla styrsignaler, mycket administration och så vidare. Det finns en medvetenhet om det här runt om i landet, men man lyckas olika väl.

Jag har besökt flera vårdcentraler på senare tid som har otroligt fina siffror när det gäller sjukfrånvaro – under 4 procent. Det är verkligen framgångsrikt, och jag tror att det finns mycket att hämta i hur de jobbar med delaktighet och inflytande, fasta tjänster och rutiner som gör att medarbetarna på de här arbetsplatserna känner delaktighet och entusiasm och har lättare att utföra ett arbete som är tillfredsställande och som gör att de mår bra när de går hem efter en arbetsdag. Jag hoppas att vi ska kunna sprida den typen av goda exempel.

Kraftsamlingen som nämndes här var ett inledande möte för att sondera: Finns det intresse av att vi samlar ihop oss och försöker utröna vad vi kan göra tillsammans för att verkligen göra skillnad? Det är syftet med det här, och nu pågår arbetet med att förbereda under våren. Vilka åtgärder ser vi att vi tillsammans kan enas runt för att börja någonstans? När alla springer åt alla håll samtidigt är det svårt att se resultat och svårt att genomföra förflyttningar. Men kan man komma överens om att här kan vi tillsammans börja och kraftsamla kan man också uppnå förflyttningar. Jag har stora förväntningar på att det här ska kunna göra skillnad och framför allt ge stöd åt regionerna att förbättra arbetsmiljön inom hälso- och sjukvården.

Vi har också satt som krav i våra stora statsbidragsförordningar att man ska arbeta med arbetsmiljöfrågor för att få ta del av statsbidragen. Det är ett ska-krav. Det har det tidigare inte varit.

Vad gäller den nya arbetsmiljöplanen som håller på att tas fram: Ja, i den som Socialdemokraterna tog fram nämndes sjukvården en gång. Jag tror att vi kommer att se skillnad i det som kommer.

Anf. 75 KARIN RÅGSJÖ (V):

Fru talman! Tack, statsministern, för lite ... Statsministern? Jag har upphöjt dig direkt här, sjukvårdsministern. Herregud, kungamakaren har kommit!

Vi i Vänsterpartiet hade väldigt gärna sett en beredning för hälso- och sjukvården, precis som för försvaret, alltså att man arbetar långsiktigt tillsammans med alla aktörer. Nu får vi se efter vad det här blir så att det inte

*Svar på  
interpellationer*

bara är en engångsföreteelse att man träffas på det sätt som statsrådet förklarade.

Jag anser att den SD-beroende regeringen har lagt väldigt mycket kraft på att skylla på regionerna och på att ha ganska fluffiga presskonferenser, om jag får uttrycka mig så – exempelvis om vårdköerna, som också är en väldigt stressfaktor och en faktor som gör att vården går på knäna.

Där har vi lite olika siffror. Vi diskuterade dem i går. Regeringen säger att vårdköerna har minskat med 28 procent. Vi menar att det handlar lite om vilka perioder man mäter. Vi har sett andra siffror – från januari 2023 till januari 2026 var det 8,9 procent, och från oktober 2022 till januari 2026 var det 13 procent. Det är lite mindre. Det handlar också om att vi har tagit med alla regioner medan regeringen exkluderade nio regioner, och några av de regioner som exkluderades var de som av olika skäl hade ganska dåliga siffror när det gällde vårdköer.

Hur som helst går personalen på knäna. Det handlar om brist på vårdplatser. Exempelvis har iva drabbats. Det handlar om att man inte lyckats lösa personalkrisen i regionerna. Det krävs högre löner, fler anställda, bättre arbetstider och så vidare.

Vi anser att staten bör ta ett större ansvar för utbildning i samtliga vårdyrken. Det krävs också en mer jämlik nationell ekonomisk styrning inom vården och även reglering av hela sjukvårdsmarknaden.

Jag tror också att personalen måste se att det finns långsiktiga satsningar, inte bara kortsiktiga. Det är väldigt många som pratar om det. Det finns möjligheter att skapa de förutsättningar som vi alla vill se, men då måste det finnas en plan framåt där man också ser på vårdplatser och på helheten.

Det handlar också om statsbidragen. Vi vill värdesäkra statsbidragen, och det innebär att man indexreglerar dem. Vi har tittat på det här väldigt noggrant och sett att regionerna skulle få 10 miljarder mer om man gjorde så, det vill säga om statsbidragen följde inflationen. Det tycker vi är en ganska modest fråga som man skulle kunna titta på – det och kanske att man satsar mer på statsbidrag generellt än på små bidrag som går ut över landet, för det är ofta svårt att följa. Det blir inte så mycket förändring av det.

Det behövs som sagt också fortbildning av personal. Det är väldigt många inom hälso- och sjukvården som säger att de inte får någon fortbildning. Det är ju inte lagstadgat. Det är något som vi vill göra – vi vill reglera specialistutbildningar för vårdpersonal. Vi vill reglera kompetensförstärkning på olika sätt. Det kan inte vara upp till varje region att bestämma hur personalen ska vidareutveckla sina kunskaper.

Jag skulle ändå vilja veta vilka ytterligare initiativ ministern tänker ta i den här frågan eftersom rapporterna från både Försäkringskassan och Arbetsmiljöverket är så pass alarmerande. Det här är en bärande fråga för personalen, som också skulle behöva de här mer långsiktiga förutsättningarna.

Anf. 76 SOFIA AMLOH (S):

Fru talman! Det är jättebra att regeringen jobbar med arbetsmiljöstrategin. Man har jobbat med den ganska länge. Vi har bara inte sett något än. Jag längtar verkligen till att vi får en produkt att läsa. Vi får höra om många delar av den, och det är spännande, men jag skulle vilja se den

också. Och att den faktiskt kommer i bruk är ju en leverans som måste till om man ska kunna använda den som ett svar på frågan om man faktiskt gör något för att komma till rätta med arbetsmiljön.

Nu är det ju så att åtta av tio akutsjukhus har haft så pass stora brister de senaste två åren att Arbetsmiljöverket gör de här allvarliga nedslagen. Och frågan kvarstår faktiskt: Exakt vad tänker regeringen göra åt det – nu?

Under den här mandatperioden har vi faktiskt inte sett några initiativ alls. Vi har sett nedskärningar. Vi har sett att man låtit inflationen äta upp resurserna i sjukvården i stället för att säkra dem med en grundplattform, så som vi socialdemokrater föreslår, lik den som Vänsterpartiet precis beskrev här. Vi vill att man ska skydda sjukvården och välfärden från att drabbas av inflation. Men det har regeringen inte gjort.

Nu hör jag statsrådet säga att det här är en början till ett initiativ för att ha en dialog. Man börjar alltså nu, i slutet av mandatperioden och trots alla larmsignaler, ha en dialog om problem som är välkända och som Arbetsmiljöverket har sagt att det behövs åtgärder för här och nu därför att de är så pass allvarliga. Jag tycker inte att det är ett konkret förslag från regeringen.

Vi socialdemokrater har, bland annat under den här mandatperioden, haft helt andra prioriteringar än regeringen. Vi har bland annat föreslagit dubbelt så stora resurser till välfärden som regeringen i budgeten för 2023. I budgeten för 2024 dubblade vi resurserna till sjukvården igen jämfört med regeringen. För 2025 föreslog vi ett tillskott på generella statsbidrag på 6 miljarder kronor mer till kommuner och regioner. Sammantaget är det många miljarder mer än i regeringens budget. De hade spelat roll, framför allt när det handlar om en arbetsmiljö med långa arbetspass, för mycket administration, stressrelaterade sjukdomar och höga sjukskrivningstal. Det handlar till syvende och sist om resurser till personalen för att ge dem den arbetsmiljö och de villkor som de förtjänar.

Varför har då regeringen inte svarat upp med att öka statsbidragen, när detta har varit så otroligt tydligt? Regeringen har under den höga inflationen valt att inte inflationsskydda sjukvården utan låtit vårdköerna bli längre och arbetsmiljön försämrad, för att sedan säga att detta beror på inflationen. Det är otroligt passivt gjort av regeringen. Det har funnits handlingsalternativ, men man har ändå valt att inte göra något. Man har stått och väntat ut inflationen, och nu säger man att man kan ta initiativ till dialogmöten utifrån det här.

Min fråga kvarstår: Vad tänker regeringen göra åt de allvarliga bristerna i arbetsmiljö för den personal som jobbar på våra akutsjukhus?  
(Applåder)

Anf. 77 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD):

Fru talman! Jag är glad över detta engagemang i arbetsmiljöfrågorna inom hälso- och sjukvården, eftersom hälso- och sjukvården är så otroligt viktig.

Det hade dock varit klädsamt om engagemanget hade varit lika stort när man styrde, men 2022 sa er dåvarande socialminister nej till en kris-kommission för arbetsmiljön i sjukvården, Sofia Amløh. Nu har jag suttit på den här stolen sedan september, och när Arbetsmiljöverkets och Försäkringskassans rapporter kom tog jag initiativ till att kalla till ett krismöte.

Det mötet har vi haft, och nu är vi överens om att vi ska jobba vidare tillsammans. Det är ganska raskt marscherat, men det är klart att man gärna hade sett att regionerna hade löst arbetsmiljöfrågan tidigare och att de hade jobbat systematiskt med arbetsmiljöproblemen. Rapporten från Arbetsmiljöverket visar ju att det systematiska arbetsmiljöarbetet inte finns på plats på det sätt som arbetsgivarna egentligen är skyldiga att se till att det gör.

Nu gör vi saker. Vi har lagt om statsbidraget så att vi ställer krav på regionerna att de ska arbeta med arbetsmiljön. Med den organisation vi har kommer vi nämligen inte ifrån att det är arbetsgivaren som har ansvar för arbetsmiljön.

När det gäller de önskemål om samlade planer som Karin Rågsjö lyfte fram har vi faktiskt just det både när det gäller kompetensförsörjningen och när det gäller vårdplatserna. Det har regeringen gjort under den här mandatperioden för att få bättre grepp om hur kompetensförsörjningen ser ut och hur prognoserna ser ut för att vi ska ha en gemensam bild och kunna planera för att stödja regionerna i deras planeringsarbete. Vi ska hela tiden följa upp hur många vårdplatser vi har och hur många vi uppskattar att vi behöver framåt, för att underlätta planeringsarbetet.

Under den här mandatperioden har den statliga styrningen på just det här området alltså ökat markant, och jag återkommer till att den tidigare arbetsmiljöplanen knappt nämnde sjukvården. Nu händer det saker. Vi tar initiativ inom flera områden, och vi ställer krav på att regionerna ska jobba med arbetsmiljön för att de över huvud taget ska få ta del av de stora statsbidragen.

Det viktigaste vi har gjort för regionernas ekonomi är att dämpa inflationen. Det kan låta som att oppositionen har mer pengar, fru talman, och när de lägger fram sin budget år ett har de det. Men även om vi i våra budgetar inte kalkylerar med de dynamiska effekterna så finns de dynamiska effekterna där, och vi har ett ansvar för de dynamiska effekter som uppstår när vi dämpar tillväxten, driver arbetslöshet och på sikt skapar mindre resurser till välfärden. Det är inte att ta ansvar för en hållbar finansiering för sjukvården.

Anf. 78 KARIN RÅGSJÖ (V):

Herr talman! Det är ju inte bara statsrådet som har tagit hand om frågan, utan det har hela KD gjort under fyra år. Jag måste säga att det inte har sett så lysande ut under de här fyra åren.

För att vända den här utvecklingen behövs väldigt kraftfulla insatser för att förbättra löner, arbetstider och arbetsvillkor. Det gäller också arbetstidsförkortningen för dem som exempelvis jobbar jour.

Staten kanske måste titta på och ta ett större ansvar för utbildning av vårdpersonal och för att skapa en långsiktig plan för kompetensförsörjning och en starkare nationell ekonomisk styrning av vården för att minska regionala skillnader. Detta fanns i förslagen från Vårdansvarskommittén, där både jag och statsrådet satt. Jag undrar vart förslagen från kommittén har tagit vägen. Kommer det att bli någonting av dem? Finns det någon plan för det?

Det krävs politisk vilja för att täcka upp för stigande löner och demografiska förändringar. Vänsterpartiet vill höja statsbidragen ganska mycket, och vi vill också att de ska vara indexerade. Det hade hjälpt väldigt mycket om man hade hittat den modellen för ganska länge sedan.

Jag tror att man måste titta på de konkreta förslagen som kom från Vårdansvarskommittén när det gäller exempelvis vad vi ska göra gällande möjligheten att få ut mer kompetent personal på arenan i alla regioner.

Vi kan också se avarter på sjukvårdsmarknaden när det gäller de privata aktörerna. Regionerna måste nu bygga upp egna FBI-liknande verksamheter för att fixa detta, och det kostar också pengar. Vi har ett vilda västern-syndrom inom hälso- och sjukvården som också måste begränsas.

När det gäller det tycker jag att politiker på högersidan har varit väldigt passiva. Det är dags att sätta ned foten mot vårdmaffian. Det skulle också gynna sjukvården på lång sikt.

Anf. 79 SOFIA AMLOH (S):

Herr talman! Inflationen ska bekämpas; det är vi helt överens om. Det finns inget parti i den här riksdagen som är emot att bekämpa inflationen. Men grejen är att man kan göra flera saker samtidigt och att man kan skydda verksamheter och politiska områden och så vidare.

Välfärden är en sådan sak som vi socialdemokrater hade velat skydda från att bli drabbad av inflationen, för det är så pass viktigt att göra det under tiden som man bekämpar inflationen. Det är det som är skillnaden.

Efter den här debatten kan jag bara konstatera att vi socialdemokrater den här mandatperioden i budget efter budget har fördubblat pengarna till sjukvården. Regeringen har inte lagt de pengar som har krävts för att upprätthålla saker och minska vårdköerna eller för att se till att det finns bra arbetsvillkor och arbetsmiljö för de människor som jobbar inom svensk sjukvård.

Nu svarar man efter fyra år att man har kallat till ett möte – det är svaret från regeringen. Det är resultatet av hur man har hanterat svensk sjukvård. För mig är det helt bedrövligt, framför allt när Arbetsmiljöverket visar på hur illa ställt det är med de allvarliga arbetsmiljöbristerna inom svensk sjukvård. Då väljer den här regeringen att kalla till ett möte.

Det finns inga fler resurser annonserade, och det finns ingenting som utlovar att Kristdemokraterna i regeringsställning tänker göra det som krävs inom svensk sjukvård för att vi ska kunna vara det föredömliga välfärdsland som vi har varit. Jag hör att regeringen är ganska nöjd med att kalla till ett möte.

(Applåder)

Anf. 80 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD):

Herr talman! Naturligtvis vill alla partier bekämpa inflationen. Det är ett uppdrag för alla, oavsett regering, men vi kan konstatera att det skiljer sig lite åt mellan den förra regeringen och nuvarande regering när det gäller hur framgångsrikt man har lyckats med detta.

Det här har väldigt stor betydelse för regionernas förutsättningar att kunna hantera sina kostnader. Det ser vi också nu när vi stänger böckerna för 2025 och regionerna gör ett samlat överskott på över 8 miljarder.

Bara förra året var pensionskostnaderna mer än 25 miljarder lägre. Det är enorma pengar som ligger på de här posterna, och det spelar stor roll. Jag vill bara betona det.

Sedan vill jag säga att vi ju gör en massa saker. Det möte som här på något sätt får symbolisera vad som har gjorts under mandatperioden är bara *ett* initiativ. Det togs efter Arbetsmiljöverkets rapport, som kom någon gång i november eller december, och Försäkringskassans rapport, som kom i januari. Dagen efter att den kom kallade jag till ett möte. Det var ett första möte för att samla ihop oss och höra vad man tycker att vi ska göra. Nu har vi kommit överens om hur vi ska jobba vidare under våren. Det var ett svar på de rapporterna.

Innan dess har vi jobbat med att ställa om statsbidragen med krav på regionerna att arbeta med arbetsmiljöfrågor. Vi har jobbat med att ta fram planeringsverktyg för regionerna både när det gäller kompetensförsörjning och när det gäller vårdplatser. Det är konkreta åtgärder som vi har vidtagit under den här mandatperioden – och som har gett resultat. Efter åtta år med socialdemokratiskt styre och fördubblade vårdköer ser vi nu en nedgång i köerna. 28 procent av köerna har gått ned.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

### **§ 15 Svar på interpellation 2025/26:371 om välfärdsbrottslighet och lagen om valfrihetssystem**

Anf. 81 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD):

Herr talman! Eva Lindh har frågat mig vilka åtgärder jag och regeringen avser att vidta med anledning av Produktivitetskommissionens bedömning att LOV inte fungerar i primärvården samt om jag och regeringen är beredda att avskaffa eller göra det frivilligt för regionerna att tillämpa LOV i primärvården för att minska risken för fusk, felaktiga utbetalningar och välfärdsbrottslighet.

Först och främst vill jag poängtera det vi alla är överens om, nämligen att kriminella och oseriösa aktörer inte ska kunna sko sig på vår välfärd. Regeringens arbete med att bekämpa välfärdsbrotten, vilket inbegriper att motverka såväl felaktiga utbetalningar som att kriminella själva bedriver välfärdsverksamhet, har hög prioritet.

Regionerna är skyldiga att inrätta valfrihetssystem i form av vårdvalssystem för den primärvård som de ansvarar för. I sin egenskap av sjukvårdshuvudman bestämmer varje region om den närmare utformningen av vårdvalssystem inom primärvården utifrån de lokala förutsättningarna. Tillämpliga lagar, till exempel hälso- och sjukvårdslagen (2017:30) och upphandlingslagstiftningen, ska beaktas.

I utarbetandet och uppföljningen av villkoren för privata aktörer som utför vård på uppdrag av regionen är det avgörande att dessa utformas så att regionen kan leva upp till sitt ansvar att erbjuda primärvård enligt hälso- och sjukvårdslagen. Det bör också understrykas att regionernas huvudmannans ansvar för hälso- och sjukvården alltid kvarstår. Det kan inte överföras till privata aktörer.

Vårdgivare är skyldiga att följa gällande rätt och ska kunna garantera patientsäkerheten oavsett om hälso- och sjukvården bedrivs i offentlig eller privat regi. Regeringen har initierat flera förslag som begränsar kriminella aktörers möjligheter att etablera sig inom välfärden. Det är viktigt att uppnå en balans mellan intresset av att å ena sidan skydda välfärden från

kriminella aktörer och å andra sidan undvika att man onödigt försvårar för seriösa aktörer att etablera sig och bedriva hälso- och sjukvårdsverksamhet.

Inspektionen för vård och omsorg, Ivo, bedriver ett viktigt arbete för att identifiera och motverka oseriösa och kriminella verksamheter inom hälso- och sjukvården. För att ytterligare förbättra Ivos förutsättningar att genomföra detta arbete och samtidigt tillgodose en ändamålsenlig tillsyn i enlighet med sitt uppdrag beslutade regeringen i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1) att förstärka myndighetens anslag med ytterligare 95,4 miljoner kronor för 2026, 144,2 miljoner för 2027 och 192,6 miljoner kronor för 2028.

Regeringen tillsatte under våren 2025 en utredning som ska se över vilka insatser som behövs för att stärka patientsäkerheten och motverka välfärdsbrottsligheten inom hälso- och sjukvården (S 2025:03). Utredningen ska bland annat analysera och ta ställning till om det bör införas tillståndsprovning, inklusive ägar- och ledningsprovning, inom de delar av hälso- och sjukvården som i dag inte omfattas av tillståndsplikt, kartlägga regionernas möjlighet att ta del av information från privata vårdgivare och ta ställning till om det bör införas en uppgiftsskyldighet för privata vårdgivare gentemot regionerna. Utredningen ska lämna sitt betänkande den 12 oktober 2026.

Den 12 mars 2026 överlämnade regeringen propositionen *Förenklad leverantörskontroll vid upphandling* (prop. 2025/26:177). I propositionen föreslås att bestämmelserna om uteslutning av leverantörer i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, LOU, i huvudsak även ska gälla vid uteslutning av sökande i lagen (2008:962) om valfrihetssystem, LOV.

En upphandlande myndighet ska därmed, med ett fåtal undantag, få utesluta en sökande på de direktivstyrda uteslutningsgrunder som följer av LOU. Ändringarna innebär att grunderna för när en leverantör kan uteslutas inte kommer att skilja sig åt beroende på om den aktuella tjänsten upphandlas eller tillhandahålls i ett valfrihetssystem. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2026.

I sammanhanget kan nämnas att Konkurrensverket, på uppdrag av regeringen, har lämnat förslag som syftar till att motverka kriminella och oseriösa aktörer i valfrihetssystem. Rapporten är remitterad, och sista svarsdag är den 17 maj. Regeringen har även tagit emot Konkurrensverkets förslag för att öka kvaliteten i offentliga kontrakt, och förslagen bereds på Regeringskansliet.

I oktober 2025 beslutade regeringen om tilläggsdirektiv till utredningen Behovsstyrd vård (S 2024:05). Utredaren ska utöver det tidigare uppdraget bland annat analysera och lämna förslag på hur statens styrning ska stärkas genom ett system med nationella principer för ersättningar och avgifter inom hälso- och sjukvården. Slutbetänkandet ska överlämnas till regeringen senast den 18 juni 2026.

Regeringen tog emot slutbetänkandet från Produktivitetskommissionen (SOU 2025:96) den 1 oktober 2025, och betänkandet var ute på remiss till och med den 4 februari 2026. Svaren från remissinstanserna bereds just nu på Regeringskansliet.

Anf. 82 EVA LINDH (S):

Herr talman! Den svenska välfärden och sjukvården bygger på en enkel princip, nämligen att vård och omsorg ska ges efter behov och inte efter plånbok. Inte heller bör lönsamhet styra sjukvården.

I dag ser vi dock ett system där den principen allt oftare sätts ur spel, och en viktig förklaring är lagen om valfrihetssystem. Den förkortas LOV, vilket är det jag konsekvent kommer att använda i debatten – bara som ett förtydligande. När lagen infördes var ambitionen att öka effektiviteten, förbättra kvaliteten och ge människor större valfrihet, men verkligheten har visat att så inte blev fallet.

Regeringens egen produktivitetskommission konstaterar i sitt slutbetänkande att LOV inte har levererat de produktivets- och effektivitetsvinster som utlovades. Tvärtom pekar kommissionen på att systemet har bidragit till sämre kostnadskontroll och öppnat upp för risker för välfärdsbrottslighet.

I primärvården är problemet särskilt tydligt. Regionerna är i dag skyldiga att använda LOV inom primärvården, vilket innebär fri etableringsrätt för privata vårdgivare. Det finns alltså ingen möjlighet för regionerna att begränsa hur många aktörer som etablerar sig eller var de etablerar sig.

Jag lyssnade på den tidigare debatten med sjukvårdsministern, där sjukvårdsministern väldigt ofta hänvisade till att det är regionerna som har och ska ta ansvaret för sjukvården men inte nämnde särskilt mycket om regeringens eller statens ansvar. Här är det ju väldigt tydligt att regionerna faktiskt inte ens *kan* styra eller ta ansvaret, eftersom den möjligheten är inskränkt av en tvångs-LOV.

Konsekvensen av detta är att vårdcentraler etableras där det är mest lönsamt, inte där behoven är störst. Det innebär överetablering i områden där människor är relativt friska och underetablering i glesbygd eller socioekonomiskt utsatta områden, där behoven ofta är större. Det är också just detta som regeringens egen produktivitetskommission riktar tydlig kritik kring. Man beskriver hur företagsekonomiska överväganden, snarare än medicinska behov, styr etableringar. Detta är inte bara ett effektivitetsproblem; det är också ett jämlikhetsproblem.

Det är det här som gör mig och många med mig så upprörda: när sjukvården inte längre ska styras efter behov utan efter var vinsterna är som störst och som mest möjliga.

Samtidigt innebär detta som sagt att regionernas möjlighet att planera och styra vården kraftigt begränsas. Det blir svårt att använda skattemedel som är ämnade och tänkta till sjukvården till just det de ska användas till. Utöver detta ser vi en allvarlig konsekvens, nämligen ökad välfärdsbrottslighet.

LOV-systemet har i flera fall inte bara visat sig vara sårbart för att ut sättas för oseriösa aktörer eller kriminellt utnyttjande, utan det har också öppnat för det. Då är det svårt att se att regeringen skulle prioritera detta.

Anf. 83 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret på Eva Lindhs viktiga interpellation!

Jag deltar i debatten både som ekonom och som stockholmare. Låt mig inledningsvis säga att det är anmärkningsvärt att Sveriges sjukvårdsminister, som en del av regeringen, i en tidigare interpellationsdebatt med Karin

Rågsjö och Sofia Amlöf på något sätt försökte använda en helt synkroniserad inflations- och ränteuppgång i världen under slutet av förra mandatperioden och en helt synkroniserad inflations- och räntenedgång i världen under den här mandatperioden som något slags politiskt argument för att plocka poäng. Det är anmärkningsvärt.

Nu till ämnet, herr talman! De misslyckade marknadsexperimenten i svensk välfärd är många; det har vi lärt oss från stora statliga utredningar som en skolkommision, en jämlikhetskommision och nu senast en produktivitetskommision tillsatt av denna regering.

Vi socialdemokrater har sedan länge dragit slutsatser om välfärden. Vi vill sätta stopp för vinstjakten, förbättra styrningen, ge personalen rätt förutsättningar att göra jobbet och säkra den långsiktiga finansieringen. Och det, herr talman, vill vi göra i hela landet.

I Stockholmsregionen, min hemregion, kämpar vi kanske lite extra med de misslyckade marknadsexperimenten i välfärden. Ett exempel är Järfälla kommun, som nyligen har dragit slutsatsen att det är för mycket oegentligheter i äldreomsorgen och därför lämnat valfrihetssystemet och tagit tillbaka äldreomsorgen i egen kommunal regi.

Herr talman! När det gäller skolan gör vi socialdemokrater i Stockholms stad allt vi kan för att förverkliga skollagens intentioner om utbildning efter behov, men vi hindras av gällande nationell lagstiftning.

I Region Stockholm sitter vi efter 16 år med borgerligt styre med 2 000 vårdavtal och över 1 000 enskilda aktörer att hålla rätt på. Det är ett mycket omfattande administrativt arbete.

Inom primärvården har vi ytterligare en utmaning. Här gäller tvångs-LOV. Vi har i Region Stockholm haft problem med en ojämn geografisk fördelning av vårdresurser, det vill säga att förverkliga vård efter behov också inom primärvården. Men numera, inte minst efter strategiska satsningar från det S-ledda styret, handlar det snarast om problem både på finansierings- och kompetensförsörjningssidan och med oseriösa och i värsta fall kriminella aktörer som etablerar sig.

Vi socialdemokrater har länge haft uppfattningen att tvångs-LOV bör tas bort. Det är en inskränkning i det kommunala självstyret. Det försvårar regionernas förutsättningar att ge primärvård efter behov i enlighet med hälso- och sjukvårdslagens intentioner, och det fördyrar vårdleveransen, enligt bland annat regeringens egen produktivitetskommision. Det öppnar, enligt samma kommision, för oseriösa och i värsta fall kriminella aktörer att till och med bedriva vårdcentral.

Min fråga, herr talman, är: Hur kommer det sig att regeringen och statsrådet inte kan ge tydligare besked i den fråga som Eva Lindh har ställt?

Det handlar om att ge också oss stockholmare bättre förutsättningar att få vård efter behov, värna våra skattemedel och hålla oseriösa och i värsta fall kriminella utanför vår hälso- och sjukvård.

Anf. 84 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD):

Herr talman! Vi delar helt ilskan, frustrationen och oron över både kriminalitet, överutnyttjande och bedrägerier inom välfärden.

Det här är en böld i vårt samhälle som vi måste bekämpa, och jag vågar med ganska stor säkerhet säga att ingen regering har gjort så mycket för att bekämpa just fusk och kriminaliteten i välfärden.

Herr talman! Ivo, Inspektionen för vård och omsorg, har fått ett utvidgat uppdrag. Regeringen skjuter till rekordstora anslag. Ivo anställer väldigt många nya medarbetare just nu. Vi tillsätter en styrelse eftersom Ivos uppdrag som myndighet har blivit så pass mycket större att det behövs en styrelse som tar det yttersta ansvaret för verksamheten och för att myndigheten ska lyckas i sitt viktiga uppdrag.

Fusket och bedrägerierna, överutnyttjandet och kriminaliteten finns inte bara hos privata utförare utan också i andra delar av välfärden. Därför är det här ett otroligt viktigt arbete. Vi är helt överens om att kriminella aktörer inte ska bedriva välfärdsverksamhet – absolut inte! Det är därför regeringen lägger så mycket resurser på det här.

Man ska också komma ihåg att några av de allra mest populära vårdcentralerna är privata, ofta drivna i lite mindre regi. Där trivs också personalen bättre för att man har större inflytande över sin vardag och kan erbjuda patienterna en bättre kontinuitet. Vi vet att LOV är uppskattat bland väldigt många patienter. Det är oerhört många av invånarna som faktiskt väljer en privat vårdcentral. Det är valfritt, och de gör det valet.

På vänstersidan i politiken pratar man ofta om att ta tillbaka den demokratiska kontrollen över sjukvården. Det är ett bedrägligt uttryck för att politiken ska bestämma över människors vård på ett sätt som kringskar den enskildes möjligheter att välja vårdcentral och läkare utifrån egna önskemål på en plats där man känner sig trygg och där det finns möjlighet till kontinuitet. Jag är inte beredd att kasta ut barnet med badvattnet och omöjliggöra för människor att välja de bästa vårdcentralerna i landet.

Däremot har vi tillsatt denna utredning och tittar nu på de inkomna svaren. Frågan bereds. Jag kommer att återkomma till hur vi i detalj går vidare med utredningen; det är för tidigt att göra det i dagsläget. Men jag vågar säga att jag aldrig kommer att sätta politikens ideologi och intresse för att styra över enskilda framför just den enskildes möjlighet och rätt att välja en trygg vård i sin närhet.

Anf. 85 EVA LINDH (S):

Herr talman! Låt mig börja med att bemöta sjukvårdsministerns svar på våra frågor.

Vi är inte emot valfrihet. Jag har aldrig sagt att en region inte skulle kunna införa någon typ av valfrihetssystem om de vill det. Det vi är ute efter är för det första att avskaffa tvångs-LOV och för det andra att se över lagstiftningen så att den inte ger de här effekterna. Det är ju inte bara vi som kritiserar dem utan också regeringens egen kommission.

Låt mig börja med effektiviteten. Kommissionen visar på en bristande kostnadskontroll och svårigheter att styra resurserna dit behoven är som störst. Är vi inte rädda om skattepengarna? Ska inte pengarna gå till den vård som människor behöver? Det är väl inte meningen att vi ska ha ett system som innebär att det hela blir mindre effektivt och att pengarna försvinner till annat? Vi socialdemokrater vill verkligen förändra det här så att det blir bättre kontroll.

Det andra jag vill ta upp är välfärdsbrottsligheten, fusket. Många gånger handlar det också om kriminellt utnyttjande. Innan vi får tillbaka detta om vad vänstern tycker eller inte: Jag är inte emot seriösa utförare. Tvärtom vill vi göra det bättre för de seriösa, för som det är nu är det svårt för dem att konkurrera med dem som fuskar.

Sjukvårdsministern säger att detta har hög prioritet, men jag ser inte det. Sjukvårdsministern läser upp en del saker, så det kan tyckas att man har gjort mycket. Men man har faktiskt inte gjort något åt det som verkligen spelar roll för att minska välfärdsbrottsligheten. Jag ser att man snarare skyddar vinstjakten och den bristande kostnadskontrollen. Man gör inte nog för att stoppa välfärdsbrottsligheten.

Jag hör ministern säga att hon delar ilskan över de avarter som finns, och det är ju bra att vi har en gemensam syn på vad som är rätt och fel. Men det krävs handling. Vi vet att systemet kan utnyttjas av oseriösa aktörer, och när kommuner och regioner börja granska verksamheter inom LOV hittar de väldigt ofta omfattande brister.

Som kommunalråd i Linköping hade jag ansvar för äldreomsorgen, och ett av de viktiga beslut vi tog när vi tog över makten där var att börja granska alla LOV-företag inom äldreomsorgen. Jag minns inte om det var 16 eller 18 företag, men det var i alla fall många företag som fuskade eller utnyttjade systemen. Efter granskningen fick de inte fortsätta. Det är detta man ser när man ökar kontrollen och verkligen granskar dessa verksamheter.

För oss socialdemokrater går behoven och förutsättningarna för personal och klienter i äldreomsorgen före vinstjakten.

Anf. 86 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för tidigare svar och konstaterar att vi i denna interpellationsdebatt inte kommer att få något tydligt besked om att tvångs-LOV ska avskaffas.

Jag tyckte att statsrådet i sina svar på våra frågor öppnade för vad vi kan kalla en ideologisk konfrontation. Därför svarar jag upp på detta sätt: Vi socialdemokrater ser att väldigt många av de marknadslösningar som finns inom den gemensamma skattefinansierade välfärden har införts utan rejäla utredningar och på tvärs med många remissinstansers varnande ord. I något fall har en ren servettskiss röstats igenom i Sveriges riksdag.

Nu finns det rejäla utredningar av konsekvenserna av 30 år av marknadsexperiment i svensk skattefinansierad välfärd. Jag vill därför skicka med en uppmaning till oss alla: Låt oss nu använda oss av de slutsatser vi får när vi låter kunniga människor titta på kunskap och beprövad erfarenhet när det gäller effekterna av marknadsmodeller, såsom tvångs-LOV i primärvården. Lyssna på Produktivitetskommissionen!

Tack för möjligheten att delta i debatten!

Anf. 87 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD):

Herr talman! Jag upplever att det finns en önskan att skapa en politisk konflikt som inte finns. Vi är helt överens om att inte en krona ska gå till kriminella, att vi ska använda skattemedel på ett effektivt sätt och vara rädda om våra gemensamma resurser och att vi ska göra välfärden trygg för invånarna. Det är vårt uppdrag som politiker. Vi har dock olika syn på hur mycket makt som ska ligga på den enskilde och huruvida man själv ska kunna välja utförare för de mest känsliga samhällstjänsterna och en vårdcentral där det finns en läkare man litar på i stället för att vara hänvisad till det politikerna har bestämt.

Det sägs här att Socialdemokraterna inte är emot valfrihet. Det är bra, och det finns exempel på när ni står upp för valfrihet. Men det finns också exempel på att ni använder seriösa och hängivna aktörer som ventil och tryckutjämnare och begränsar och krånglar till det på ett sätt som röker ut den mest uppskattade verksamheten. Jag har sett det i Göteborg. Jag är förresten glad att vi delar erfarenheten av kommunal äldreomsorg, Eva Lindh. Men det är bedrövligt att se hur människor de sista åren i sitt liv tvingas flytta för att just Socialdemokraterna av ideologiska skäl vill bestämma när det ska vara möjligt att välja och när det inte ska vara det.

LOV handlar om att skydda den enskildes rätt att välja, inte politikerns rätt att bestämma om valfriheten ska finnas eller inte. Men LOV innebär också att politiker regionalt har väldigt stora möjligheter att utforma förfrågningsunderlag så att det blir hållbart för den egna verksamheten och så att man är rädd om skattemedlen.

Det togs ju upp här hur viktigt det är att kunna granska för att komma åt oseriösa aktörer. Här är vi helt överens, och därför gör regeringen stora satsningar på att öka granskningen så att skattemedel inte betalas ut till kriminella eller oseriösa aktörer som drivs av vinstintresse i stället för patientens bästa.

Vård ska ges utifrån behov oavsett vem som utför vården.

Anf. 88 EVA LINDH (S):

Herr talman! Ja, det finns en ideologisk skillnad mellan oss.

Det som alla kommissioner har lyft fram, nu senast regeringens egen produktivitetskommission, är bristande kostnadskontroll, svårigheter att styra resurserna dit där behoven är som störst och ökade risker för välfärdsbrottslighet.

Jag tänker att när det blir så här tydligt borde vem som helst känna att man måste göra något åt detta. Man borde åtminstone inte tvinga regioner att använda en lagstiftning som ger dessa effekter.

Jag blir upprörd när jag ser det här. Nu känner vi till effekterna; vi har fått dem på papper. Det är tydligt att det är så här. Trots det visar regeringen inte någon som helst vilja att göra något åt det grundläggande problemet att vi har en lagstiftning som ökar riskerna för välfärdsbrottslighet. Det kan inte vara okej att skattemedel som är avsedda för äldreomsorg och sjukvård går till annat, att skattemedel inte används effektivt till det de är avsedda för och att man öppnar för välfärdsbrottslighet. Det här är faktiskt helt obegripligt.

Här finns skillnaden mellan vad vi socialdemokrater tycker och vad regeringen uppenbarligen tycker. En rimlig utgångspunkt borde ju vara att vilja ha en effektiv och jämlik vård.

Anf. 89 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD):

Herr talman! Jag tackar debattörerna för en viktig debatt. Vi är helt överens om att det inte är okej att skattemedel går till kriminella och oseriösa aktörer. Därför har det hög prioritet för regeringen att bekämpa de oseriösa aktörerna, att öka kontrollen och att ge Inspektionen för vård och omsorg ytterligare uppdrag och resurser för att kunna göra ett effektivt arbete. Det är jätteviktigt.

Men det är också viktigt att de som har valt några av landets bästa vårdcentraler inte rycks ifrån den tryggheten i sin vardag för att politiker är beredda att slänga ut barnet med barnvattnet.

Låt oss gå igenom de remissvar som har kommit in och fatta kloka beslut framöver för att tillsammans komma åt oseriösa aktörer och kriminella element i vår välfärd. Men låt oss inte kringskära de enskildas möjlighet att påverka tjänster som kommer väldigt nära det egna livet, hälsan och vården.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## § 16 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2025/26:205 Beredskapslager i livsmedelskedjan

2025/26:206 Stärkt kontroll av fusk i livsmedelskedjan

Motioner

med anledning av prop. 2025/26:150 Polisens användning av AI för ansiktsgenkänning i realtid

2025/26:3947 av Gudrun Nordborg m.fl. (V)

2025/26:3953 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP)

2025/26:3956 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C)

## § 17 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

*den 19 mars*

### **2025/26:393 Analysen av Regeringskansliets säkerhetsarbete**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

### **2025/26:394 Bekämpning av organiserad brottslighet kopplad till fotbollens ekonomi**

av *Lars Isacsson* (S)

till socialminister Jakob Forssmed (KD)

### **2025/26:395 Havsbaserad vindkraft i Kattegatt**

av *Christofer Bergenblock* (C)

till energi- och näringsminister Ebba Busch (KD)

### **2025/26:396 Begreppet islamofobi**

av *Richard Jomshof* (SD)

till utrikesminister Maria Malmer Stenergard (M)

### **2025/26:397 Hanteringen av jakttidsprocessen**

av *Tomas Kronståhl* (S)

till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

§ 18 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 19 mars

**2025/26:614 Kinesiskt köp av olja från Iran**

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Maria Malmer Stenergard (M)

**2025/26:615 Projektet Civil insatsperson**

av *Peter Hultqvist* (S)

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

**2025/26:616 Utbildning för synpedagoger**

av *Agneta Nilsson* (S)

till gymnasie-, högskole- och forskningsminister Lotta Edholm (L)

**2025/26:617 Frågor kring statsministerns tjänsteutövning**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

**2025/26:618 673 dagar innan upprättad handling**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

**2025/26:619 Statsministerns pressekreterare**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

**2025/26:620 Justitieministerns uttalande**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

**2025/26:621 Analys av Regeringskansliets säkerhetsarbete**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

**2025/26:622 Analysen av Regeringskansliets säkerhetsarbete**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

**2025/26:623 Analysen av Regeringskansliets säkerhetsarbete**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

**2025/26:624 Analysen av Regeringskansliets säkerhetsarbete**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

**2025/26:625 Analysen av Regeringskansliets säkerhetsarbete**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

**2025/26:626 Sveriges representation vid översynskonferensen**

av *Laila Naraghi* (S)

till utrikesminister Maria Malmer Stenergard (M)

**2025/26:627 Framtiden för Julita gård**

av *Fredrik Olovsson* (S)

till kulturminister Parisa Liljestränd (M)

**2025/26:628 Moms på boendeparkering efter Skatteverkets nya ställningstagande**

av *Helena Vilhelmsson* (C)

till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

**2025/26:629 Valinformation på svenska**

av *Pontus Andersson Garpvall* (SD)

till kulturminister Parisa Liljestränd (M)

**2025/26:630 Riksdagens kontrollmakt**

av *Laila Naraghi* (S)

till statsminister Ulf Kristersson (M)

Prot. 2025/26:94  
20 mars

---

§ 19 Kammaren åtskildes kl. 13.40.

Sammanträdet leddes

av förste vice talmannen från dess början till och med § 10 anf. 40 (delvis),

av andre vice talmannen därefter till och med § 14 anf. 77 (delvis) och

av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

REBECCA HEINEMANN

*/Olof Pilo*

# Innehållsförteckning

<b>§ 1 Justering av protokoll .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 2 Anmälan om fördröjt svar på interpellation .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 3 Anmälan om faktapromemoria .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 5 Ärenden för bordläggning .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 6 Svar på interpellation 2025/26:381 om stopp för tonårsutvisningar .....</b>	<b>2</b>
Anf. 1 Migrationsminister JOHAN FORSSELL (M) .....	2
Anf. 2 ANNIKA HIRVONEN (MP).....	3
Anf. 3 Migrationsminister JOHAN FORSSELL (M) .....	4
Anf. 4 ANNIKA HIRVONEN (MP).....	5
Anf. 5 Migrationsminister JOHAN FORSSELL (M) .....	6
Anf. 6 ANNIKA HIRVONEN (MP).....	7
Anf. 7 Migrationsminister JOHAN FORSSELL (M) .....	7
<b>§ 7 Svar på interpellation 2025/26:361 om kulturarvet under vattenytan .....</b>	<b>8</b>
Anf. 8 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M).....	8
Anf. 9 LARS MEJERN LARSSON (S).....	9
Anf. 10 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M).....	9
Anf. 11 LARS MEJERN LARSSON (S).....	10
Anf. 12 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M).....	11
Anf. 13 LARS MEJERN LARSSON (S).....	12
Anf. 14 Kulturminister PARISA LILJESTRAND (M).....	12
<b>§ 8 Svar på interpellation 2025/26:348 om nattågstrafiken i norra Sverige.....</b>	<b>13</b>
Anf. 15 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	13
Anf. 16 ZARA LEGHISSA (S).....	14
Anf. 17 ÅSA KARLSSON (S).....	15
Anf. 18 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	15
Anf. 19 ZARA LEGHISSA (S).....	16
Anf. 20 ÅSA KARLSSON (S).....	17
Anf. 21 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	18
Anf. 22 ZARA LEGHISSA (S).....	19
Anf. 23 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	19
<b>§ 9 Svar på interpellation 2025/26:355 om regeringens uppdrag till Transportstyrelsen gällande färdtjänsten .....</b>	<b>20</b>
Anf. 24 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	20
Anf. 25 ADRIAN MAGNUSSON (S) .....	20
Anf. 26 ÅSA KARLSSON (S).....	22
Anf. 27 CHRISTOFER BERGENBLOCK (C).....	22
Anf. 28 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	23

Anf. 29	ADRIAN MAGNUSSON (S)	24
Anf. 30	ÅSA KARLSSON (S)	25
Anf. 31	CHRISTOFER BERGENBLOCK (C)	26
Anf. 32	Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	26
Anf. 33	ADRIAN MAGNUSSON (S)	27
Anf. 34	Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	27
<b>§ 10</b>	<b>Svar på interpellation 2025/26:367 om motorvägsbron i Södertälje</b>	<b>28</b>
Anf. 35	Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	28
Anf. 36	KERSTIN LUNDGREN (C)	29
Anf. 37	Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	30
Anf. 38	KERSTIN LUNDGREN (C)	30
Anf. 39	Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	31
Anf. 40	KERSTIN LUNDGREN (C)	32
Anf. 41	Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	33
<b>§ 11</b>	<b>Svar på interpellation 2025/26:378 om Ostlänken</b>	<b>33</b>
Anf. 42	Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	33
Anf. 43	EVA LINDH (S)	34
Anf. 44	CLARA ARANDA (SD)	34
Anf. 45	ÅSA KARLSSON (S)	35
Anf. 46	Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	36
Anf. 47	EVA LINDH (S)	37
Anf. 48	CLARA ARANDA (SD)	38
Anf. 49	ÅSA KARLSSON (S)	39
Anf. 50	Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	39
Anf. 51	EVA LINDH (S)	40
Anf. 52	Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)	40
<b>§ 12</b>	<b>Svar på interpellation 2025/26:374 om återuppbyggnad av Iran och stöd till civilsamhälle och demokratiska institutioner</b>	<b>41</b>
Anf. 53	Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M)	41
Anf. 54	AZADEH ROJHAN (S)	42
Anf. 55	Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M)	43
Anf. 56	AZADEH ROJHAN (S)	44
Anf. 57	Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M)	45
Anf. 58	AZADEH ROJHAN (S)	45

Anf. 59 Bistånds- och utrikeshandelsminister BENJAMIN DOUSA (M).....	46
<b>§ 13 Svar på interpellation 2025/26:350 om undersökning om skolelevers attityder och syn på minoritetsgrupper.....</b>	<b>47</b>
Anf. 60 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L).....	47
Anf. 61 CLARA ARANDA (SD) .....	48
Anf. 62 NIMA GHOLAM ALI POUR (SD).....	49
Anf. 63 DANIEL VENCU VELASQUEZ CASTRO (S).....	49
Anf. 64 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L).....	51
Anf. 65 CLARA ARANDA (SD) .....	52
Anf. 66 NIMA GHOLAM ALI POUR (SD).....	52
Anf. 67 DANIEL VENCU VELASQUEZ CASTRO (S).....	53
Anf. 68 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L).....	53
Anf. 69 CLARA ARANDA (SD) .....	54
Anf. 70 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L).....	55
<b>§ 14 Svar på interpellationerna 2025/26:308 och 349 om arbetsmiljön i sjukvården .....</b>	<b>55</b>
Anf. 71 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD) .....	55
Anf. 72 KARIN RÅGSJÖ (V) .....	56
Anf. 73 SOFIA AMLOH (S).....	57
Anf. 74 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD) .....	58
Anf. 75 KARIN RÅGSJÖ (V) .....	59
Anf. 76 SOFIA AMLOH (S).....	60
Anf. 77 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD) .....	61
Anf. 78 KARIN RÅGSJÖ (V) .....	62
Anf. 79 SOFIA AMLOH (S).....	63
Anf. 80 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD) .....	63
<b>§ 15 Svar på interpellation 2025/26:371 om välfärdsbrottslighet och lagen om valfrihetssystem.....</b>	<b>64</b>
Anf. 81 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD) .....	64
Anf. 82 EVA LINDH (S).....	66
Anf. 83 MARKUS KALLIFATIDES (S) .....	66
Anf. 84 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD) .....	67
Anf. 85 EVA LINDH (S).....	68
Anf. 86 MARKUS KALLIFATIDES (S) .....	69
Anf. 87 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD) .....	69
Anf. 88 EVA LINDH (S).....	70
Anf. 89 Sjukvårdsminister ELISABET LANN (KD) .....	70
<b>§ 16 Bordläggning.....</b>	<b>71</b>
<b>§ 17 Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>71</b>
<b>§ 18 Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>72</b>
<b>§ 19 Kammaren åtskildes kl. 13.40. ....</b>	<b>73</b>