

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 3 oktober justerades.

§ 2 Anmälan om ersättare

Andre vice talmannen anmälde att *Fredrik Lindstål* (C) inträtt som ersättare för *Malin Björk* (C) under tiden för hennes ledighet den 23 oktober 2025–11 januari 2026.

§ 3 Avsägelser

Andre vice talmannen meddelade

Att *Fredrik Ahlstedt* (M) avsagt sig uppdraget som ledamot i skatteutskottet,

att *Magdalena Thuresson* (M) avsagt sig uppdraget som ledamot i utrikesutskottet,

att *Kristina Axén Olin* (M) avsagt sig uppdraget som ledamot i kulturutskottet,

att *Josefin Malmqvist* (M) avsagt sig uppdraget som ledamot i utbildningsutskottet,

att *Marie-Louise Hänel Sandström* (M) avsagt sig uppdraget som ledamot i utbildningsutskottet,

att *Johanna Rantsi* (M) avsagt sig uppdragen som ledamot i trafikutskottet och som suppleant i utbildningsutskottet,

att *Ludvig Ceimertz* (M) avsagt sig uppdraget som suppleant i konstitutionsutskottet,

att *Adam Reuterskiöld* (M) avsagt sig uppdragen som suppleant i skatteutskottet och i civilutskottet,

att *Jörgen Berglund* (M) avsagt sig uppdraget som suppleant i utrikesutskottet och

att *Carl Nordblom* (M) avsagt sig uppdraget som suppleant i trafikutskottet.

Kammaren biföll dessa avsägelser.

§ 4 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Moderaternas partigrupp anmält Adam Reuterskiöld som ledamot i skatteutskottet, Fredrik Ahlstedt som ledamot i utrikesutskottet, Marie-Louise Hänel Sandström som ledamot i kulturutskottet, Kristina Axén Olin som ledamot i utbildningsutskottet, Johanna Rantsi som ledamot i utbildningsutskottet och som suppleant i trafikutskottet, Leif Gripestam som ledamot i trafikutskottet, Cecilia Gustafsson som suppleant i konstitutionsutskottet, Ludvig Ceimertz som suppleant i civilutskottet samt Magdalena Thuresson som suppleant i utrikesutskottet.

Andre vice talmannen förklarade valda till

ledamot i skatteutskottet

Adam Reuterskiöld (M)

ledamot i utrikesutskottet

Fredrik Ahlstedt (M)

ledamot i kulturutskottet

Marie-Louise Hänel Sandström (M)

ledamöter i utbildningsutskottet

Kristina Axén Olin (M)

Johanna Rantsi (M)

suppleant i konstitutionsutskottet

Cecilia Gustafsson (M)

suppleant i civilutskottet

Ludvig Ceimertz (M)

suppleant i utrikesutskottet

Magdalena Thuresson (M)

suppleant i trafikutskottet

Johanna Rantsi (M)

Andre vice talmannen förklarade vald *från och med den 3 november* till

ledamot i trafikutskottet

Leif Gripestam (M)

§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2025/26:4 för tisdagen den 30 september i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från näringsutskottet.

§ 6 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Prot. 2025/26:25
24 oktober

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2025/26:74

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:74 Nationell strategi för ungas mötesplatser och fritidsgårdar

av Mats Wiking (S)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 18 november 2025.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 22 oktober 2025

Socialdepartementet

Elisabet Lann (KD)

Enligt uppdrag

David Oredsson

Expeditionschef

§ 7 Anmälan om faktrapromemoria

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

2025/26:FPM32 Förslag till ändring av Ukrainaplanen *COM(2025) 537* till utrikesutskottet

§ 8 Anmälan om granskningsrapport

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

RiR 2025:27 Miljöräddning vid stora olyckor till sjöss – sällanhändelser som kan få omfattande konsekvenser

§ 9 Ärende för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Skrivelse

2025/26:33 till trafikutskottet

§ 10 Svar på interpellationerna 2025/26:27 och 57 om uttalanden om ätstörningsvård

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD):

Fru talman! Markus Kallifatides har frågat finansministern på vilka fakta hon grundar sitt uttalande om ätstörningsvården i Stockholm och hur hon bedömer de samhällsekonomiska konsekvenserna om det visar sig att

hon och regeringen förmedlar felaktig information om ätstörningsvården i Region Stockholm. Vidare har Mathias Tegnér frågat finansministern på vilka omständigheter och fakta hon baserat sitt uttalande om ätstörningsvården i Region Stockholm och hur hon bedömer att skattemoralen påverkas om det visar sig att hon och regeringen förmedlar vilseledande information.

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

Jag vill inledningsvis tacka Markus Kallifatides och Mathias Tegnér för deras engagemang i frågan om vård för personer med ätstörningsproblematik. Det är en viktig fråga som jag anser att vi behöver fokusera mycket mer på.

Dagens vård vid olika ätstörningar varierar mycket, såväl mellan som inom regionerna. Det finns goda exempel men också bristande kvalitet och långa väntetider till behandling. Även behandlingsmetoderna varierar, och vissa patientgrupper får inte vård för sin ätstörning, bland annat på grund av resursbrist. Det saknas också tillräckliga kunskaper om olika ätstörningar i flera delar av hälso- och sjukvården, samtidigt som den högspecialiserade vården är underutnyttjad. Detta är bara några av de brister som Socialstyrelsen tar upp i bland annat de nationella riktlinjerna för vård och stöd vid ätstörningar. Här finns ett stort behov av förbättringar.

Regeringen har tagit flera viktiga initiativ för att stödja regionerna i utvecklingen av vården för personer med ätstörningsproblematik. På uppdrag av regeringen har Socialstyrelsen tagit fram redan nämnda nationella riktlinjer för vård och stöd vid ätstörningar som syftar till att förbättra vården och göra den mer jämlik. Regeringen har vidare gett Socialstyrelsen i uppdrag att sprida och bidra till implementering av riktlinjerna och tillhörande kunskapsstöd för att ge praktiskt stöd till professioner inom hälso- och sjukvård, tandvård och socialtjänst som möter personer med en ätstörning.

Regeringen har vidare gett Socialstyrelsen i uppdrag att inrätta nationella utvecklingsteam som ska ge regionerna handfast stöd i deras utveckling av psykiatrin för ökad kvalitet, tillgänglighet och effektivitet.

Socialstyrelsen har vidare beslutat att viss vård vid svårbehandlade ätstörningar ska utgöra nationell högspecialiserad vård. Denna vård bedrivs vid fem enheter för vuxna och tre enheter för barn.

Därutöver har överenskommelsen mellan regeringen och Sveriges Kommuner och Regioner, Ökad tillgänglighet till barn- och ungdomspsykiatrin 2025–2026, kraftigt förstärkts under mandatperioden och uppgår till 1 miljard kronor 2025, detta samtidigt som en riktad satsning på primärvårdens arbete med psykisk ohälsa genomförs.

Detta är mer än vad någon annan regering har gjort tidigare, och då har jag nämnt den riktade satsningen på 50 miljoner kronor under 2025 som genomförs för att öka tillgängligheten till barn- och ungdomspsykiatrin och korta köer med särskilt fokus på vården vid ätstörningar, till exempel genom att främja övergång till andra vårdformer med mer tillgänglig kapacitet såsom högspecialiserad vård. I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1) föreslår regeringen en fortsatt riktad satsning på ätstörningsvården som uppgår till 100 miljoner kronor 2026 och beräknas uppgå till 100 miljoner kronor per år 2027 och 2028.

För att dessa initiativ ska ge resultat behöver regionerna, oavsett politisk färg, intensifiera sina insatser för att skapa förutsättningar för en god vård och omsorg vid ätstörningsproblematik. Här finns det all anledning för regionerna att vara självkritiska.

Regeringen prioriterar ätstörningsvården. Nu är det upp till varje region att göra detsamma.

Anf. 2 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Tack, socialministern, för svaret!

Denna interpellation handlar alltså om uttalanden som bland annat finansminister Elisabeth Svantesson har gjort och som jag har angett i min interpellation.

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

Socialtjänstminister Camilla Waltersson Grönvall här i riksdagens kammare den 18 september 2025: ”Vi ser att det finns regioner som av ideologiska skäl stänger ned väl fungerande ätstörningskliniker.”

Ledamoten Merit Frost Lindberg här i riksdagens kammare den 16 december 2024: ”Inte minst drar man drastiskt ned vårdvalen inom kvinnosjukvården, framför allt inom gynekologiska verksamheter och ätstörningsvård, av ideologiska skäl.”

Det är de uttalandena min interpellation handlar om.

Jag ska ge lite bakgrund. Under 2022 initierades en fördjupad uppföljning av ett avtal inom Region Stockholm med ett specifikt företag som bedrev specialiserad ätstörningsvård.

Vid den fördjupade granskning som Hälso- och sjukvårdsnämnden genomförde framkom mycket allvarlig kritik både mot Hälso- och sjukvårdsnämndens tidigare handhavande och mot detta företag. Det handlade om felfakturering och felaktigt bokförda och registrerade vårdbesök. Det handlade om ej legitimerad personal, i stor utsträckning, inom verksamheten. Det handlade om att behandlingar av ibland mycket sköra patienter inte individualiserades i tillräcklig utsträckning, med mera. Samtidigt med detta pågick en av den dåvarande moderatledda majoriteten under mandatperioden 2018–2022 initierad omorganisering av hela vårdområdet ätstörningsvård i Region Stockholm.

Summa summarum: Detta enda företag fick inte något nytt avtal med Region Stockholm om att bedriva ätstörningsvård. Företagets specifika behandlingsmetod har också senare, 2024, förklarats inte vila på tillräckligt vetenskaplig grund i de av socialministern omnämnda nationella riktlinjerna på det här området.

I dag har tillgängligheten inom ätstörningsvården i Region Stockholm ökat från omkring 33 procent av patienterna inom vårdgarantins tidsgränser till närmare 100 procent. Vården bedrivs inom första linjens psykiatri, vuxenpsykiatri och barn- och ungdomspsykiatri men också vid Stockholms centrum för ätstörningsvård, som är ett nationellt kunskapscentrum på området.

Min interpellation handlar alltså om faktabakgrunden till finansministerns och även socialtjänstministerns och ytterligare en riksdagsledamots uttalanden om denna viktiga hälso- och sjukvårdsverksamhet. Mot den bakgrunden och socialministerns inledande svar vill jag upprepa den första frågan. Vad var faktaunderlaget för dessa påståenden?
(Applåder)

Anf. 3 MATHIAS TEGNÉR (S):

Fru talman! Tack, socialministern, för svaret!

Jag skrev den här interpellationen i någon form av återhållet vredesmod över att finansminister Elisabeth Svantesson, som jag ofta brukar lyfta upp som en kapabel finansminister, även om vi ofta tycker olika, sållade sig till kön av ministrar som faktiskt förleder och hittar på när det gäller vården i Region Stockholm.

Som stockholmare vänder jag mig mot att regeringen förefaller behandla oss som ett politiskt slagträ. Därför ställde jag en interpellation till finansministern efter det att hon vid flera tillfällen uttalat sig uppenbart felaktigt om Region Stockholm och ätstörningsvården i Region Stockholm. Det jag vill få svar på är hur dessa felaktigheter riskerar att påverka skattemoralen. Det är ju ett område som finansministern är ansvarig för.

Jag menar att det är bedrägligt att säga som finansministern gjorde, nämligen att Region Stockholm lägger ned ätstörningskliniker därför att man inte kan prioritera. Det är inte sant. Det är inte en rimlig beskrivning av sanningen. Det har också ledamoten Kallifatides tydligt klargjort.

Jag är personligen extremt ödmjuk inför hur svår ätstörningsvård är. Jag är själv inte sjukvårdspolitiker, men jag kan läsa en rapport. Därför vänder jag mig mot att ätstörningsvården i Stockholm förefaller ha blivit ett politiskt slagträ och att man helt verkar bortse från det som har hänt i verkligheten.

Det som har hänt är, precis som ledamoten Kallifatides sa, att ett företag vars avtal har löpt ut, som uppenbarligen har felfakturerat Region Stockholm och som inte följer Socialstyrelsens riktlinjer för ätstörningsvård inte har kunnat fortsätta med sin verksamhet. Det är inte samma sak som att säga att politiker i Region Stockholm inte kan prioritera.

Fru talman! När en finansminister står här i Sveriges riksdag och sprider något som är felaktigt riskerar det att skada förtroendet för vården men också för viljan att betala skatt. Därför ställde jag interpellationen till finansministern kring hur hennes ord riskerar att påverka skattemoralen. Men i stället för att hon kommer hit och står för sina ord eller förklarar bakgrunden till dem och förklarar kunskapsunderlaget, som är det vi har bett om, kommer socialministern hit för att sopa upp resterna av uttalandena.

Socialministern är en mycket duglig politiker och skicklig retoriker, men jag tycker likväl att det är anmärkningsvärt och faktiskt ovärdigt att finansministern inte svarar på dessa frågor. Finansministern är inte bara en politisk röst bland andra. Hon är ansvarig för skattesystemet. Hon skriver regleringsbrev till Skatteverket som handlar om att upprätthålla skattemoralen i vårt land.

Det är klart att om man säger uppenbart felaktiga saker om den skattefinansierade vården riskerar det också att påverka skattemoralen och påverka tilliten till staten. Därför ser jag det som väldigt allvarligt att finansministern agerar på det här sättet och dessutom inte kommer hit. Därför upprepar jag den fråga jag ställt till finansministern, men nu ställer jag den till socialministern. Hur bedömer socialministern att skattemoralen påverkas om det visar sig att finansministern och regeringen förmedlar vilseledande information om skattefinansierad verksamhet?

(Applåder)

Anf. 4 ANNA VIKSTRÖM (S):

Fru talman! Tack, socialministern, för svaret!

Region Stockholm har i stort sett inga väntetider till ätstörningsvården hos Stockholms centrum för ätstörningar. Första halvåret 2025 fick 100 procent av patienterna påbörjad behandling inom vårdgarantins 90 dagar. Det är en markant förbättring sedan 2022 när Moderaterna styrde och bara 33 procent fick vård i tid.

Från Socialdepartementet har det kommit uttalanden om att det finns regioner som av ideologiska skäl stänger ätstörningskliniker, med hänvisning till Region Stockholm. Det stämmer inte.

Numera bör ätstörningsvården ingå i övrig psykiatrisk vård av patienter med flera samtidiga psykiska sjukdomar, det vill säga samsjuklighet. Att vården organiseras med tillgång till vård för samsjuklighet finns med i Socialstyrelsens nationella riktlinjer för ätstörningsvården. Så var inte den specialiserade ätstörningsvården organiserad tidigare i regionen.

På vilka grunder påstås det att ätstörningsvården, där samsjuklighet kan behandlas inom psykiatri om det finns behov av det, är sämre? Orden som har använts är att ätstörningsvården är nedmonterad.

Jag tycker, fru talman, att det finns anledning att vara väldigt ödmjuk när det gäller ätstörningsvården generellt sett på grund av komplexiteten och patienternas stora behov och också med tanke på Socialstyrelsens nationella riktlinjer om ätstörningsvård och komplexiteten i olika diagnoser, vårdformer och behandlingar och att det vetenskapliga stödet för behandlingsformer för enstaka diagnoser ibland inte är tillräckligt starkt över huvud taget. Men det har inte hindrat ministrar i regeringen från att uttala sig tvärsäkert om hur ätstörningsvården ska utformas och organiseras just i Stockholm – ibland också vad den ska innehålla.

Det är mycket förvånande att ministrar från olika håll i regeringen – även från Socialdepartementet – kommer med felaktiga påståenden om att köerna växt i Stockholm och att det är längre väntetider till första besök och behandling när i stort sett alla patienter nu påbörjar behandling inom garantitiden jämfört med att bara 33 procent fick ätstörningsvård i tid under tidigare regim.

Kort sagt har Region Stockholm inga väntetider till ätstörningsvården numera. Regionen har nu organiserat ätstörningsvården så att den ingår i överpsykiatrisk vård. Därmed blir det enklare för patienter med flera diagnoser att få sin vård på samma ställe.

Jag vill också kommentera uppgiften i socialministerns svar om regeringsuppdraget om nationella riktlinjer för ätstörningsvård. Lena Hallengren gav detta uppdrag till Socialstyrelsen den 22 december 2021. Det

framgick inte riktigt av socialministerns svar att uppdraget kom från den förra regeringen.

I övrigt ansluter jag mig till Markus Kallifatides och Mathias Tegnérns frågor.
(Applåder)

Anf. 5 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD):

Fru talman! Jag vill tacka interpellanterna och övriga deltagare för debatten.

Först lite formalia: Vem som svarar på interpellationer regleras av de lagar, förordningar och föreskrifter som gäller. Man svarar på det som bedöms ligga inom ens ansvarsområde. Så fungerar det, och det är därför jag är här och svarar på dessa interpellationer. Man kan förstås diskutera om de är rätt utformade. Men skälet till att jag är här och besvarar dem styrs av de regler som Regeringskansliet har att rätta sig efter.

Så till frågeställningen. Min uppfattning är att ätstörningsvården i Sverige inte fungerar tillräckligt väl i dag, och det är jag tvärsäker på. På många ställen görs ett gott arbete, men alltför ofta använder man inte de bästa tillgängliga metoderna. Man bedriver inte verksamheten enligt den kunskap och beprövade erfarenhet som har växt fram, och man följer inte Socialstyrelsens riktlinjer i tillräckligt hög utsträckning.

Något som jag finner stötande och djupt ovärdigt Sveriges ätstörningsvård är att vi har kapacitet i den nationella högspecialiserade vården, som finns på fem platser i Sverige, som är underutnyttjad. Människor får inte tillräckligt bra vård och behandling för att regionerna inte remitterar till den bästa ätstörningsvården i Sverige. Jag tycker att det är förbluffande och mycket allvarligt.

Bland annat därför gör nu regeringen en riktad satsning på ätstörningsvården för att för det första se till att implementera riktlinjerna på ett bättre sätt och för det andra se till att vi nyttjar den kapacitet vi har i landet för att ge mycket sköra och utsatta människor med ofta väldigt svåra problem bättre vård och behandling. Där ligger mitt fokus: att få det hela att fungera bättre och att fler personer ska få rätt hjälp i rätt tid. Då spelar tillgänglighet och kvalitet en stor roll.

Jag har själv besökt Stockholms centrum för ätstörningar. Det var inte särskilt länge sedan jag var där. Jag fick ett gott intryck av verksamheten och hur man bedriver den. Det gäller inte minst att man arbetar med det som Anna Vikström beskriver, nämligen med samsjuklighet, och att man i samband med vården också försöker hjälpa vid andra psykiatriska tillstånd och diagnoser. Sedan är det här inte alltid enkelt. En del personer är mycket sköra och utsatta. Ibland kan det här vara svårt att genomföra i praktiken, men icke desto mindre är det viktigt att man har ambitionen att följa de riktlinjer som finns.

Vad gäller Stockholm får jag dock också signaler från en del medarbetare i verksamheten som hör av sig till mig om att de inte tycker att det fungerar tillräckligt väl. Det finns också en levande diskussion i Region Stockholm om vårdens innehåll och omfattning. Huruvida den har förändrats på olika sätt när man har ökat sin tillgänglighet är en bra och viktig diskussion som behöver föras.

Vad gäller väntetiderna är det bra att tillgängligheten i ätstörningsvården i Region Stockholm har ökat. Det har gått relativt snabbt på slutet att kraftigt öka tillgängligheten, vilket är väldigt bra. För ett par år sedan var det i stället mycket långa väntetider. Personer som skrevs ut från ätstörningsvården kunde få vänta länge innan de fick komma tillbaka i den mån de behövde det. Att öka tillgängligheten är helt avgörande.

I det avseendet kan man rikta kritik mot ledningen. Den genomförde detta utan att ha en tydlig plan för hur tillgängligheten skulle komma på plats.

Anf. 6 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Tack, socialministern, för inlägget och svaret!

Jag påminner igen om vad mina frågor i denna interpellation var. Den första frågan handlade om faktabakgrunden till uttalanden här i riksdagens kammare om ätstörningsvården i Stockholm från finansministern, socialtjänstministern och en namngiven moderat riksdagsledamot.

Jag tar mig friheten att utveckla vad som framkommit om det enda privata vårdföretag som inte längre har avtal om att bedriva specialiserad ätstörningsvård i Region Stockholm i den rapport som hälso- och sjukvårdsförvaltningen tagit fram. Det är en så kallad fördjupad uppföljning från januari 2023.

I den uppmanas företaget i fråga att säkerställa att medicinska bedömningar görs av legitimerad personal. Företaget uppmanas att genomföra insatser för att höja kvaliteten på journalföring, suicidriskbedömningar och vårdplaner. Företaget bör förbättra sina interna rutiner gällande remittering av patienter. Företaget bör i högre grad systematisera arbetet med dokumentation, utredning och sammanställning. Jag skulle kunna fortsätta ännu längre.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen uppmanar i sin tur sig själv att vidta åtgärder med anledning av de felaktiga rapporteringarna av vårdbesök, kodning av vårdbesök med mera. Man uppmanar sig själv att följa upp hur just det här företaget bedriver medicinsk och psykologisk behandling för de sköra patienterna i denna målgrupp.

Det här är mitt faktaunderlag. Jag är inte sakkunnig på området vård eller ätstörningsvård, men jag kan läsa dessa rapporter. Jag har ställt en fråga om faktabakgrunden till finansministerns, socialtjänstministerns och en moderat riksdagsledamots uttalanden om ätstörningsvården i Region Stockholm. Jag ger gärna socialminister Jakob Forssmed ytterligare en chans att besvara den. Fanns det något sådant faktaunderlag, och i så fall vilket? Det är jag intresserad av att få svar på.

Jag vill också gärna få svar på min andra fråga, nämligen hur ministern bedömer de samhällsekonomiska konsekvenserna av att ledande företrädare på riksnivå kommer med, som jag ser det, direkt vilseledande information om viktig vårdverksamhet i en stor region i Sverige. Jag oroar mig för att effektiviteten i verksamheten försämras precis som möjligen skatte-moralen i förlängningen undergrävs, som Mathias Tegnér har fokuserat på. I värsta fall kan det leda till att enskilda inte känner tillit till den vård de själva undergår eller är i behov av.

Dessa frågor vill jag hemskt gärna ha svar på. Jag hoppas få det i denna debatt.

Anf. 7 MATHIAS TEGNÉR (S):

Fru talman! Tack för svaret, socialministern!

Som jag sa i mitt förra inlägg är socialministern en duglig politiker och en skicklig retoriker. Debatten hittills har varit klargörande i så måtto att ministern faktiskt inte svarar på de frågor som vi har ställt.

Ministern började själv i det formella, och både regeringsformen och riksdagsordningen hanterar ju det kontrollansvar som riksdagen har i förhållande till regeringen. Därför är det anmärkningsvärt att vi inte får svar på våra frågor.

Sedan tycker jag fortfarande att det är anmärkningsvärt att finansministern inte svarar på detta. Jag uppfattar det som en tolkning av reglerna att det skulle vara socialministern som är ansvarig för att svara på huruvida skattemoralen påverkas negativt av finansministerns vilseledande uttalanden.

Flera av de frågor som socialministern lyfter upp är dock relevanta. Det är extremt viktigt att prata om ätstörningsvården. Men just i den här debatten blir det delvis ett sätt att inte svara på de frågor som faktiskt är ställda: Vilka faktaunderlag hade finansministern när hon uttalade sig om ätstörningsvården? Hur påverkar det skattemoralen om finansministern uttalar sig oriktigt om vården i Region Stockholm?

Att vi inte får några svar tyder på att det faktiskt inte finns några ordentliga underlag. Moderaterna i Regeringskansliet verkar ha bestämt sig för att prioritera det egna partiet framför verkligheten – att hitta en konflikt mellan Stockholm och regeringen, oavsett om detta är baserat på verkligheten eller på saker som är konstruerade.

Då hamnar vi i min andra fråga, som handlar om skattemoralen och om den påverkas när regeringen skarvar med sanningen. Detta är ett område som finansministern ansvarar för. I regleringsbrev ber finansministern Skatteverket att just vårda skattemoralen. Då är det naturligt att finansministern svarar på den fråga som jag har ställt. Hur påverkas skattemoralen när finansministern skarvar med sanningen? Om det nu är socialministern som ska svara på den frågan väntar jag på svaret, socialministern.

När finansministern använder osanningar som ett politiskt slagträ, dessutom här i Sveriges riksdag, och sedan inte bemödar sig om att komma hit urholkas förtroendet. Jag tycker att detta inte bara är dålig stil utan också riskerar att vara skadligt för vår demokrati.

Jag hade gärna hört finansministern förklara hur hon tror att skattemoralen påverkas av att en finansminister inte är precis när hon uttalar sig här i Sveriges riksdag. Men nu är hon inte här, och återigen: För mig säger det allt. Därför ställer jag på nytt frågan till socialministern: Hur tror socialministern att finansministerns vilseledande information påverkar skattemoralen?

Anf. 8 ANNA VIKSTRÖM (S):

Fru talman! Tack återigen, socialministern, för svaret!

Region Stockholm har kortat vårdköerna och har numera i stort sett inga köer till ätstörningsvården, vilket är en stor förbättring jämfört med 2022, under det tidigare moderatledda styret. Den vård som ges gör att det är enklare för patienter med en eller flera ytterligare psykiatriska diagnoser att få vård på samma ställe, samtidigt som vi är väl medvetna om att det

rör sig om väldigt komplexa behov. Man ska vara väldigt ödmjuk när man diskuterar dessa patienters behov och hur vården ska organiseras.

Det framgår av de nationella riktlinjerna från Socialstyrelsen att det finns en bra anledning att organisera vården på så sätt att man har tillgång till vård vid samsjuklighet. Då ska inte en minister eller riksdagsledamot komma med tvärsäkra påståenden om vilka behandlingsmetoder som är bäst vid olika diagnoser, särskilt om dessa påståenden inte följer de nationella riktlinjerna. När till och med ministrar från Socialdepartementet sprider felaktig information om värdköer i Stockholm når detta också patienter och anhöriga, som får en felaktig bild, liksom andra vårdgivare runt om i hela Sverige. Detta är oseriöst och kan orsaka skada. Det borde vara en fråga för socialministern som chef för Socialdepartementet att felaktig information sprids från departementet.

Man kan också fundera över om ministrarnas återkommande kritik av Region Stockholms ätstörningsvård och felaktiga utsagor om köer påverkar hur många patienter som remitteras till nationell högspecialiserad vård i Stockholm. Det är, som ministern har sagt, bekymmersamt att för få remitteras. Jag hoppas att detta inte påverkar.

(Applåder)

Anf. 9 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD):

Fru talman! Tack till ledamöterna för den fortsatta debatten kring dessa frågor!

Det ankommer inte på mig som socialminister att utvärdera enskilda aktörer i Region Stockholm på det sättet. Men jag kan konstatera att det är otroligt angeläget att vården förbättras i alla regioner och att de nationella satsningar som nu görs kommer patienterna till del.

Vad gäller remittering till nationell högspecialiserad vård, som Anna Vikström var inne på och som jag själv lyfte i mitt anförande, gäller detta tyvärr inte bara Region Stockholm. Denna kapacitet finns på flera ställen i Sverige, men regionerna väljer att inte remittera. Jag tycker att det är anmärkningsvärt och faktiskt ovärdigt. Man kan verkligen fundera på vad det gör med skattemoralen om man inte nyttjar denna kapacitet för att ge hjälp och stöd till personer som tillhör de mest utsatta i vårt land. De får inte bästa möjliga vård och behandling när multiprofessionella team står redo att ge just detta. Jag tycker att vi behöver hitta sätt att se till att detta nyttjas i mycket större utsträckning.

Jag håller med om att det är viktigt att diskutera också samhällsekonomi och skattemoral i relation till dessa frågor. Det är otroligt viktigt att det fungerar tillräckligt väl och att detta nyttjas på bästa möjliga sätt när vi samlar in skatter från medborgarna, och särskilt när vi höjer skatter. Det här är viktiga diskussioner att föra – jag tycker inte att det är konstigt att man gör det. Men vi ska naturligtvis göra det ordentligt och på ett bra sätt.

Ätstörningsvården i Sverige är i behov av förbättringar. Ledamoten Kallifatides lyfter ett antal citat ur en rapport som riktades till en enskild aktör, som jag väljer att inte recensera ytterligare. Men de utsagorna om den enskilda aktören kan i större utsträckning riktas mot ätstörningsvården i Sverige – det visar Socialstyrelsens nationella riktlinjer. Den bedrivs inte i tillräcklig utsträckning med utgångspunkt i kunskap och beprövad erfarenhet. Den typen av invändningar kan riktas mot ätstörningsvården gene-

Prot. 2025/26:25
24 oktober

Svar på
interpellationer

rellt i Sverige. Mitt huvudsakliga uppdrag är att försöka få den att fungera bättre.

Jag är glad för att tillgängligheten i Region Stockholm har ökat rätt dramatiskt på senare tid jämfört med inte bara 2022 utan även 2023 och 2024, då väntetiderna var mycket långa. Det är bra att tillgängligheten ökar.

Jag noterar samtidigt en diskussion om innehållet i vården. Men jag tycker också att det är bra att den bedrivs med fokus på samsjuklighet och att det finns möjlighet till insatser när det gäller bakomliggande orsaker till ätstörningar. Det kan i många fall handla om olika typer av psykiatriska tillstånd eller diagnoser som behöver behandlas samtidigt. Det är bra när så kan ske.

En allmän reflektion kring det här ämnet är också att vi, enligt Bris rapport, sedan 2016 har ungefär 400 procent fler samtal till Bris som rör ätstörningar. Här finns en stor och viktig debatt att föra i vårt land. Vad är det för ideal som unga människor matas med, timme ut och timme in, som gör att de leds in i alltmer destruktivt innehåll? Ätstörningar har ofta många och komplexa orsaker, men det går inte att blunda för att de oerhört skeva skönhets- och kroppsideal som via sociala medier ofiltrerat sprids till våra barn, timme ut och timme in, är en stor bov i detta drama. Vi kan inte bara diskutera vården vid ätstörningar utan måste också prata om vad som orsakar ätstörningar.

Anf. 10 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Tack, socialministern, för debatten! Vad har vi nu lärt av denna debatt? Vi har lärt oss att tillgängligheten till den viktiga ätstörningsvården i Region Stockholm kraftigt har förbättrats. Vård bedrivs nu mer i enlighet med färsk nationella riktlinjer än tidigare. Vi har lärt oss att socialminister Jakob Forssmed ser positivt på detta och arbetar vidare på en rad fronter för att ytterligare förbättra detta.

Det var inte detta som min interpellation handlade om. Jag konstaterar att vi av debatten har lärt oss att när finansminister Elisabeth Svantesson, socialtjänstminister Camilla Waltersson Grönvall och ytterligare någon moderat ledamot här i riksdagen har omtalat ätstörningsvården i Region Stockholm fanns det inget faktaunderlag. Man har pratat strunt! Man har vilselett allmänheten. Detta, socialministern, anser jag är anmärkningsvärt och ovärdigt.

Detta var väl lite grann poängen med denna interpellation. Jag är glad över att det har tydliggjorts att det är där vi står. Som ett medskick vill jag säga att jag verkligen hoppas att socialministern gör sitt yttersta för att detta struntpratande om svensk hälso- och sjukvård, inklusive sjukvårdsverksamhet i Region Stockholm, upphör.

(Applåder)

Anf. 11 MATHIAS TEGNÉR (S):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret och för debatten!

Jag vill börja med att säga att jag är extremt ödmjuk inför ätstörningsvårdens komplexitet. I grunden är jag inte sjukvårdspolitiker.

Jag uppskattar också ministerns engagemang i frågan. Jag önskar er välgång i arbetet med en extremt svår fråga. Jag kan också dela ministerns inställningar kopplat till problematiska skönhetsideal i samhället.

Men en anledning till att ministern reflekterar just över skönhetsideal och allmänt om ätstörningsvården torde ju också vara att de frågor vi har ställt är svåra att svara på. De är svåra att svara på eftersom det inte fanns några kunskapsunderlag som finansministern använde, och om det fanns några har hon uppenbarligen använt dem felaktigt.

Därför vill jag ändå tacka ministern för de sansade utsagor som har givits här, som jag uppfattar stämmer överens med sanningen, exempelvis att tillgängligheten i ätstörningsvården i Region Stockholm har förbättrats. Det finns svart på vitt att så är fallet. Därmed vet vi också att de som har hävdat motsatsen antingen har ljugit eller varit ovetande. Bägge dessa saker är ytterst allvarliga.

Jag vill avslutningsvis tacka socialministern för debatten. Jag vill också rikta ett medskick till socialministern. Den här typen av cirkulär inom Moderata samlingspartiet, där man uppenbarligen fabulerar kring Region Stockholm för att skapa politiska konflikter, måste upphöra, så att vi får en ordentlig debatt om problemen i Sverige. Det är inte värdigt Sverige att vi har en regering som arbetar på detta sätt.

(Applåder)

Anf. 12 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD):

Fru talman! Tack till interpellanterna för debatten!

Mitt fokus ligger på att få en bättre fungerande ätstörningsvård i Sverige. Det är därför regeringen nu gör dessa satsningar som är riktade till ätstörningsvården, för ätstörningsvården fungerar inte tillräckligt väl. Den behöver utvecklas. Den behöver bli mer kunskapsbaserad. Den behöver följa de nationella riktlinjerna. Inte minst behöver vi ta all den kapacitet som nu finns, exempelvis på Stockholms centrum för ätstörningar, i anspråk. Där hoppas jag också få hjälp från Socialdemokraterna, som sitter i ledningen för många regioner i Sverige som väljer att inte remittera patienter till den nationella högspecialiserade vården. Där behöver vi hjälpas åt och se till att använda den kapacitet som står till förfogande för att hjälpa några av de mest utsatta människorna i vårt samhälle.

Det är viktigt med tillgänglighet. Det är bra att den har ökat i Stockholm. Jag tycker samtidigt att det finns skäl för ledningen i Stockholm att rannsaka sig själv när det gäller hur övergången gick till. För inte särskilt länge sedan var det mycket långa väntetider till ätstörningsvården i Stockholmsregionen. Det skapade problem och en utsatthet för personer i den vården. Naturligtvis måste man föra en diskussion, precis som man nu gör i Stockholm, om vårdinnehåll och vårdkvalitet i den ätstörningsvård som bedrivs.

Med detta sagt uppskattar jag debattörernas engagemang för denna viktiga fråga. Vi behöver bli bättre i Sverige. Det behöver vi bli på många håll. Vi behöver nyttja den kapacitet som finns på ett bättre sätt.

Jag tackar för engagemanget och för diskussionen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2025/26:30 om utvärdering av planeringsstimulanser

Anf. 13 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Markus Kallifatides har frågat mig om jag och regeringen avser att ta initiativ till en utvärdering av planeringsstimulanser.

Regeringen har sjösat två planeringsstimulanser till kommuner för att anta detaljplaner som möjliggör nya områden för småhusbebyggelse eller omvandlingar från lokaler till bostäder. Motiven till planeringsstimulanserna är flera. Långt över hälften av hushållen i Sverige vill bo i småhus, och för att möta denna efterfrågan ser regeringen att kommuner i större utsträckning behöver tillgängliggöra detaljplanerad mark för småhus. Regeringen ser också ett behov av att bättre nyttja den potential som finns i det befintliga fastighetsbeståndet genom att omvandla lokaler till bostäder, vilket i många fall kräver att en detaljplan antas. Ytterligare ett motiv för planeringsstimulanserna är behovet av en god planberedskap hos kommunerna, även i ett kärvare ekonomiskt läge. Tillgången till planlagd mark är en faktor av stor betydelse för bostadsbyggandet.

Regeringen höjde från april i år stödnivåerna för att göra det ännu mer attraktivt och skapa mer incitament för kommuner att ta fram nya detaljplaner som möjliggör småhusbebyggelse respektive omvandling av lokaler till bostäder. För småhusen höjdes stödnivån från 15 000 till 25 000 kronor per småhus, och för lokalomvandlingarna höjdes stödet från 150 till 300 kronor per kvadratmeter lokalarea som kan omvandlas till boarea.

Planeringsstimulanserna är populära. Detta gäller särskilt detaljplaner som möjliggör småhusbebyggelse, där ansökningarna från kommunerna enligt uppgifter från Boverket i år redan har överskridit nivån för tillgängliga medel att bevilja.

Regeringen har, som jag svarade på en tidigare interpellation från Markus Kallifatides sommaren 2024, beaktat en rad olika aspekter vid utformningen av såväl planeringsstimulanserna som andra åtgärder som vidtagits inom det bostadspolitiska området, för att åtgärderna och effekterna av dessa ska vara av god kvalitet.

Regeringen följer kontinuerligt upp utfall av olika åtgärder på det bostadspolitiska området, däribland planeringsstimulanserna, vilket också är en anledning till att stödnivåerna för dessa höjdes i våras.

Anf. 14 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Tack, infrastruktur- och bostadsministern, för svaret på min interpellation! Bakgrunden till min fråga till statsrådet är det allvarliga läget när det gäller bostadsbyggandet i Sverige, som i ungefärliga tal har halverats sedan föregående mandatperiod.

Trångboddheten, som omfattar fler än 100 000 hushåll bara här i Region Stockholm, minskar inte. Den kommer vi inte åt. Det är svårt för unga människor att flytta hemifrån. I runda tal en fjärdedel av alla unga bor ofrivilligt hemma hos föräldrarna. Det är svårt att anpassa boende till livssituation vid separation, skilsmässa, dödsfall eller liknande situationer.

Den illa fungerande bostadsförsörjningen och det låga bostadsbyggandet får samhällsekonomiska konsekvenser, fru talman. Arbetsmarknadens funktionssätt försämrar. Matchningen mellan personer och jobb försämrar, vilket hämmar produktivitetens utveckling. Det fallande bostadsbyggandet i sig är givetvis en fallande investeringsnivå. Och det är en del av en fallande ekonomisk aktivitet i samhällsekonomin.

Regeringen, sedan den tillträdde, och riksdagsmajoriteten, sedan den formerades efter förra valet, har med en viss systematik avvisat alla våra socialdemokratiska förslag till skarpa åtgärder för att möta den lågkonjunktur i bostadsbyggandet som slog till med full kraft och som vi såg komma och varnade för. Man valde bland annat att i förtid ta bort det investeringsstöd för byggande av hyresrätter med lägre hyresnivå som fanns. Och man har avvisat våra förslag till förnyade investeringsstöd och förmånliga statliga byggkrediter – till exempel.

Man har i stället talat om och fokuserat på så kallade strukturella reformer. Det har handlat om att öka tillgängligheten till byggbar mark, det har handlat om att korta ledtider i samhällsbyggnaden och byggprocessen och det har handlat om regelförenkling.

Det här är bakgrunden till min interpellation. Jag ställer frågor angående *ett* verktyg, *en* reform som den här regeringen och den här ministern faktiskt har genomfört. Det gäller planeringsstimulanser för kommuner. Det handlar om att ta fram detaljplaner med två olika syften – detaljplaner för byggande av småhus eller detaljplaner för omvandling av tidigare lokal till bostad.

Jag ger i min interpellation ett exempel från Mariestads kommun. Det är en fin stad. Ingen skugga ska falla över Mariestad. Det var ett detaljplaneprojekt som gick i mål häromåret där man har fått stöd från Boverket. Man har fått utbetalt pengar. Det är ett detaljplanebeslut som fattats i kommunfullmäktige efter 14 års arbete. Det är alltså stödpengar som utgår till en kommun för någonting som den kommunen med all sannolikhet ändå hade gjort. Det är ett attraktivt strandläge, ett gammalt campingområde om jag inte missuppfattat det.

Mot bakgrund av dessa förhållanden har jag frågat ministern om han är beredd att göra en utvärdering av dessa planeringsstimulanser. Frågan hänger i luften.

(Applåder)

Anf. 15 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS

CARLSON (KD):

Fru talman! Jag sa i mitt svar att regeringen kontinuerligt följer upp utfall av olika åtgärder på det bostadspolitiska området, däribland planeringsstimulanserna, vilket också var en anledning till att stödnivåerna för dessa höjdes i våras.

Vi har konstaterat att detta är ett populärt stöd att få. Det är viktigt att vi får en högre planberedskap i kommunerna. Det är en förutsättning för att man ska kunna bygga fler småhus, vilket är en inriktning som vår regering har. Det här är inte den enda åtgärd som vi har vidtagit för att åstadkomma detta.

Vi ser samtidigt att många kommuner vill och behöver få så stor utdelning som möjligt i form av nya bostäder när de tar fram detaljplaner. Det har bidragit till att merparten av de detaljplaner som har tagits fram de

senaste åren har gällt just flerbostadshus. Vi vet samtidigt att sju av tio vill bo i småhus – enligt många undersökningar. Det var därför vi såg ett behov av ett ekonomiskt incitament för kommuner att planlägga för en ökad småhusbebyggelse.

Det är därför vi har tagit fram den här planeringsstimulansen. Vi ser nu att det är många som har sökt medel. Stödnivåerna höjdes från den 1 april i år. Det är viktigt, även när vi har ett läge där det har varit hög inflation och fortsatt är en utdragen lågkonjunktur, att det finns en planberedskap, att man så att säga förbereder för bättre tider. Det finns även ett värde i att projekt som pågått ett tag färdigställs. Man kan också se det som att det blir en stimulans för kommuner att verka för att påbörjade detaljplaner verkligen ska bli antagna, så att de står redo när konjunkturen väl vänder och när regeringens olika insatser för att sänka trösklarna till eget ägt boende får verkan.

Under våren kommer bolånetaket att höjas. Det skärpta amorteringskravet tas bort. Det är också rimligt och viktigt att kommunernas planberedskap höjs och att den här typen av långa planeringsprocesser går i mål. Det är därför vi har utformat detta som ett stöd till kommuner som antar detaljplaner för småhus.

Anf. 16 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Tack, statsrådet Andreas Carlson, för svaret!

År 1975 flyttade mina föräldrar med mig och min lillasyster – jag tror att hon hade fötts – till ett hus i Huddinge söder om Stockholm. Det året byggdes runt 50 000 småhus i Sverige. Nu är det 5 000 småhus. Det här med att stimulera småhusbyggande i Sverige går inte så bra, i alla fall inte i ett historiskt perspektiv.

Hur kan detta komma sig, fru talman? Jo, det handlar om: Har människor över huvud taget möjlighet att efterfråga ett nyproducerat småhus under de omständigheter som gäller i Sverige? Statsrådet nämnde amorteringskrav. Den typen av regler spelar roll, och där föreligger inte heller någon stor politisk konflikt här i kammaren.

Men min interpellation handlade om en specifik åtgärd. Den är inte gigantisk i termer av andel av statens budget eller ens det här utgiftsområdet, utgiftsområde 18, som vi brukar debattera. Men detta handlar om att, så att säga, kasta pengar i sjön. Det här är en avgiftsfinansierad kommunal verksamhet. Kommunen har rätt att ta ut en avgift för sitt arbete med en detaljplan. Det är detta som stimuleras med en liten extra bonus.

Jag för i min interpellation för andra gången här i kammaren fram tanken att det finns risk att dödviktstkostnaden här närmar sig 100 procent. Vi stimulerar inte framtagandet av några fler detaljplaner, utan vi delar ut lite pengar för detaljplaner som ändå hade tagits fram. Det är detta som är den underliggande frågan.

Det är ett populärt stöd – javisst. De kommuner som har en vaken tjänsteman eller kanske kommunstyrelseordförande, KSO, som upptäcker att Boverket har ett nytt stöd går in med en ansökan och får fram någon miljon. Men ger detta den eftersträlvade effekten – ökad planberedskap, fler kvadratmeter detaljplanerad mark eller potential att omvandla lokal till bostad?

Jag undrar, Andreas Carlson, om man kanske till och med kan hoppa över steget med utvärdering och gå direkt till möjligheten att medge att utformningen av denna specifika planeringsstimulans nog inte blev den allra bästa. Man hade till exempel kunnat tänka sig att stimulera *nya* detaljplaner snarare än *alla* detaljplanebeslut i kommunfullmäktige under en viss tidsperiod.

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

Fru talman! Precis som Markus Kallifatides har varit inne på kan planprocesser och detaljplaner ta väldigt lång tid att ta fram. Det är viktigt för regeringen att detta också går till avslut – att man får fram en ny detaljplan för småhus och att man stimulerar fram dem för att kunna få en bättre planberedskap.

Det är därför vi när vi har följt upp utfallet av planeringsstimulanserna också har höjt nivån så att kommuner ska få en bättre kompensation för att man kanske tar fram detaljplaner för småhus i stället för flerbostadshus – vilket har varit merparten av detaljplanerna de senaste åren. Samtidigt ser vi att sju av tio vill bo i småhus.

Det är viktigt att säga att detta inte står i kontrast till annan förd bostadspolitik. Vi ser det här som en del i att stärka småhusbyggandet och att stärka småhusens andel i nyproduktion. Det är viktigt också för dem som vill bo i hyrt bestånd. Vi vet enligt olika undersökningar som egnahems-kommissionären har pekat på i sin andra delrapport att ungefär en miljon människor i Sverige som i dag bor i hyresrätt skulle vilja bo i eget ägt småhus om man hade möjligheten att efterfråga det, som Markus Kallifatides också uttryckte sig angående möjligheten att ta det steget.

Om man då kan förverkliga den boendedrömmen och flytta till ett eget ägt småhus öppnas ju möjligheter i det befintliga hyrda beståndet för andra som vill få in foten i den delen av bostadsmarknaden. Därför är det här en viktig del. Jag vill vara den första att medge att det inte är den största posten i budgeten, men vi ser nu att det är ett väldigt populärt stöd som också har lett till att detaljplaner har antagits.

Det är också lite fascinerande, fru talman, att höra denna vurm för djuplodande utvärderingar nu. Vi har ju sagt att vi har följt detta och dragit slutsatsen att stödnivåerna skulle höjas, så vi har i någon mening utvärderat.

När det däremot gäller exempelvis det investeringsstöd som den förra regeringen tog fram och som fanns att söka från 2016 utvärderades det ju aldrig på initiativ av regeringen. Andra utredningar, bland annat den som Hyresgästföreningen tog fram, pekar dock på att ungefär 10 miljarder kronor gick till byggen av lägenheter som annars ändå hade byggts. En viss självvrannsakan från ledamoten skulle alltså vara intressant. Varför var han inte orolig för miljarderna då, när han är orolig för miljonerna nu, fru talman?

Vi ser fortsatt det här som ett av flera viktiga stöd för att vi ska få möjligheten att få fler att kunna förverkliga sina boendedrömmar i Sverige och att fler ska kunna ta steget till eget ägt småhus. Då är planberedskapen väldigt viktig. Oaktat hur länge en process har pågått är det viktigt att det också tas fram detaljplaner som möjliggör både för småhusbyggande och för omvandling från lokal till bostad.

Anf. 18 MARKUS KALLIFATIDES (S):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! När det gäller investeringsstöd medför det också lägre hyra för dem som bor där i 100 procent av fallen.

Vi socialdemokrater älskar småhus, vi älskar flerbostadshus och vi älskar bra bostäder för alla. Vi lägger därför förslag som på riktigt ökar människors möjligheter att efterfråga nya småhus, nya bostadsrätter och nya hyresrätter som kan vara i småhus, parhus, kedjehus eller flerbostadshus. Därför har vi lagt sådana förslag hela denna mandatperiod. Det gäller byggstimulans och förmånliga statliga krediter med mera.

Fru talman! Min interpellation handlade om denna specifika reform. Jag ifrågasätter effektiviteten i denna – modesta – satsning från regeringens sida, och jag känner att mitt ifrågasättande genom denna debatt bara har stärkts. Jag tror kanske inte att vi genom dessa åtgärder har fått någon ny tomt jämfört med vad vi annars hade fått. Det tycker jag är synd.

Jag tycker att det känns som slarv med möjligheter, och det kommer igen på vårt politikområde. När det gäller ambitionen att förenkla regler kör man över remissinstanser som har oerhört allvarlig kritik mot bland annat nya bygglovsregler som klubbades igenom häromdagen.

Jag oroar mig för att Sverige kommer att ha genomlidit fyra förlorade år på detta politikområde – bostadspolitiken. Jag beklagar det.
(Applåder)

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

Fru talman! Tack så mycket, Markus Kallifatides, för debatten!

Jag kan lugna ledamoten Kallifatides med att det i alla fall har varit fler reformer på bostadsområdet än bostadsministrar under de här snart fyra åren – de tre åren hittills.

Det är viktigt att stärka hushållens köpkraft. Det är viktigt att stärka efterfrågan, och det är viktigt att se till att vanliga familjer har möjlighet att ta steget över den mycket höga tröskel som man i dag upplever till ett eget ägt småhus. Regeringens mycket kraftfulla satsningar i budgeten för att stärka hushållens ekonomi är givetvis en bärande del i detta. Det går också hand i hand med de strukturella reformer som vi hittills har genomfört för att korta ledtider och förenkla regelverk. Vi vet att tid är pengar. Krångliga regelverk kostar pengar.

Det är också därför vi har tagit krafttag gällande att öka planberedskapen – med det specifika exempel vi har debatterat i dag, och för att se till att strandskyddet inte sätter en hämsko på landsbygdsutveckling. Det gäller både mindre orter som är beroende av att kunna utvecklas och medelstora och lite större städer där det här i dag får mycket märkliga konsekvenser.

Vi får säkert återkomma till den specifika frågan här i dag, men vi i regeringen fortsätter vårt arbete för att fler ska kunna förverkliga sina boendedrömmar. Jag tackar för diskussionen här i dag och ser fram emot att säkert ha fler framöver.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 20 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Aylin Nouri har frågat mig hur jag avser att säkerställa att Sverige får den kapacitet i våra viktigaste stråk och järnvägar som krävs för både resenärer, vanliga familjer och näringsliv. Hon har även frågat om jag avser att inleda dialog med de kommuner och regioner som under lång tid planerat investeringar, bostadsbyggande och arbetsmarknadssatsningar i förväntan om att staten ska stå fast vid tidigare beslut och vad jag i så fall avser att förmedla i dessa dialoger. Slutligen har Aylin Nouri frågat mig vilka åtgärder jag överväger för att stärka förtroendet mellan staten och berörda kommuner, regioner, företag och invånare efter förändringar i planerade infrastrukturprojekt.

Efter regeringens förslag i infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) har den ekonomiska ramen för nästa planperiod, 2026–2037, fastställts till 1 171 miljarder kronor. Det är en historiskt stor satsning där vi ökar infrastrukturen med över 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare planperioden och där vi prioriterar att vårda det befintliga transportsystemet och prioritera underhåll samtidigt som transportsystemet behöver utvecklas.

I flera decennier har underhållet av våra järnvägar nedprioriterats, vilket har bidragit till den problematik i form av förseningar och bristande tillförlighet som systemet dras med i dag. Dessa brister drabbar både vanliga resenärer och näringslivet.

Regeringen anser därför att det är viktigt att åtgärda bristerna för att öka järnvägens konkurrenskraft och tillförlitlighet. Ökade medel till underhåll och effektivare arbetssätt innebär att Trafikverket nu kan upprätthålla järnvägens funktion och återta så mycket eftersatt underhåll som är faktiskt genomförbart.

Regeringens uppfattning är bland annat att en bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Som ett led i detta har regeringen konstaterat att objekt där förutsättningar för genomförandet har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas av regeringen, vilket är i linje med planeringsprocessen.

Detta kan exempelvis ha sin grund i stora kostnadsökningar, samhälls-ekonomisk olönsamhet eller andra försämringar av förutsättningar. Detta var en del i uppdraget till Trafikverket om att ta fram förslag till ny nationell plan för planperioden 2026–2037. I uppdraget fanns även fler övergripande utgångspunkter; bland annat skulle regionala utvecklingsstrategier och inriktningsunderlag beaktas. Regeringen har ännu inte tagit ställning till Trafikverkets förslag.

Det är viktigt med stabila och långsiktiga planeringsförutsättningar. Därför behöver planeringsprocessen fungera som tänkt, med rätt förväntningar från berörda aktörer.

Riksrevisionen riktade i sin granskningsrapport *Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla* (RiR 2023:25) kritik mot den förra regeringen för dess hantering av den nationella planen för perioden 2022–2033. Kritiken rör bland annat att regeringen i uppdraget till Trafikverket angav att den då gällande planen från 2018 skulle full-

Svar på
interpellationer

följas, vilket hindrade Trafikverket från att föreslå att några planerade åtgärder från den planen skulle tas bort. Trafikverket kunde därför inte ens ompröva de åtgärder där exempelvis kostnaderna ökat eller nyttorna minskat betydligt.

Vad gäller dialog med kommuner och regioner är det viktigt för regeringen att föra breda dialoger med alla berörda för att fånga upp viktiga frågor och prioriteringar. Trafikverkets förslag har nu skickats ut på bred remiss, med sista svarsdatum den 30 december. Jag ser fram emot att ta del av synpunkter från alla aktörer, såsom regioner, kommuner, näringsliv och civilsamhälle.

Det samlade underlaget kommer att beredas inom Regeringskansliet. Regeringen avser att fatta beslut om fastställelse av den nya planen under våren 2026.

Anf. 21 AYLIN NOURI (S):

Fru talman! Det ministern beskriver som en historisk satsning är i själva verket ett historiskt svek.

I tre år har vi sett en ryckig infrastrukturpolitik från regeringen och Sverigedemokraterna. Det är tre förlorade år för infrastrukturen. Först slopades planerna på nya stambanor. Det blir inte mer nödvändig räls i Sverige – det som vår motståndskraft, konkurrenskraft och tillväxt så desperat behöver. Sedan skar regeringen ned järnvägsanslaget med 750 miljoner. Därefter presenterades en infrastrukturplan som kallades historisk men som innebär en ökning till järnvägsunderhållet med blygsamma 5 procent. Och nu kommer förslag om slopade satsningar.

Det här skapar en enorm osäkerhet runt om i landet. Det påverkar tilliten till staten, viljan att investera och människors faktiska livsmöjligheter. För människor runt om i landet handlar detta inte om några tekniska planer eller kalkyler, utan det handlar om deras vardag. Det påverkar människor i deras vardag när tågen inte går, när vägen inte blir klar eller när leveransen fastnar mellan regioner. Det handlar om familjer som försöker få ihop sin vardag, om pendlare som inte hinner till jobbet och om företag som stod redo att satsa men som nu tvekar. Överallt frågar man sig varför staten backar från sina löften.

När Sverigedemokraterna och regeringen drar undan redan beslutade projekt – projekt som man runt om i landet redan har planerat utifrån och investerat i – drar man inte bara undan rälsen, utan man drar undan tilliten. Det här handlar inte heller om några prestigeprojekt som sätts på paus, utan det handlar om åtgärder för att få bort de mest kritiska flaskhalsarna i landet – de som hämmar vår tillväxt, utveckling och motståndskraft.

Från norr till söder innebär detta längre restider, uteblivna leveranser och uteblivna investeringar. Det betyder att bostäder inte byggs, att jobb inte skapas och att företag tvekar att satsa – och detta, fru talman, i ett läge där Sverige redan lider av kapacitetskris. Våra vägar och järnvägar går på max, och en liten störning i ett fullbelastat system får hela systemet att stanna. Det är inte ansvarsfullt. Det är kortsiktigt, och det är människor som får betala priset.

Fru talman! Ministern talade om kostnadskontroll. Kostnadskontroll handlar dock inte om att kapa utan om att bygga klokt. Med våra förslag visar vi att det går genom bättre produktivitet, genom bättre upphandlingar och genom att främja innovationsförmåga i byggandet. Här har regeringen

inga konkreta förslag. Låt oss därför vara ärliga: Detta är inte kostnads-kontroll, utan det är nedskärningar.

Ministern är fortsatt svaret skyldig: Hur ska vi med denna ryckiga politik få en robust infrastruktur i vårt land? Hur ska människor kunna lita på staten när staten visar att den inte går att lita på? Låt mig påminna ministern om att detta inte handlar om några kalkyler i en plan. Det handlar om människors vardag, och det handlar om att vårt land faktiskt ska fungera. (Applåder)

Anf. 22 ÅSA ERIKSSON (S):

Fru talman! Västmanland är ett av Sveriges mest exportintensiva län. Hos oss utvecklas ny teknik, framtidens energilösningar och världsledande produkter. Vi exporterar borrhägar och skärverktyg från Fagersta, tåg och kärnbränsle från Västerås och innovationer som hela Sverige lever av.

Utan fungerande infrastruktur riskerar dock den här motorn att stanna. Mälarbanan är en nationell pulsåder som knyter ihop miljoner människor. Den bär en arbetsmarknadsregion där fyra av tio svenskar bor eller arbetar. Den bär nästan halva Sveriges bnp, för den skapas här. Att strunta i nödvändiga åtgärder på Mälarbanan hämmar hela Sveriges tillväxt.

Fru talman! Om planförslaget blir verklighet får det tre allvarliga konsekvenser för Västmanland och negativa effekter för hela Sverige.

För det första leder uteblivna åtgärder på Mälarbanan, bland annat dubbelspår mellan Örebro och Västerås samt en modernisering av Västerås bangård, till att dagens flaskhalsar består. Det betyder fortsatta förseningar, bristande punktlighet och svårigheter att pendla. Företagen får svårare att hitta kompetens, människor får svårare att ta sig till jobb och studier och arbetsmarknaden i Mälardalen fragmentiseras. Det hämmar tillväxten i landets mest produktiva region.

För det andra försvagar en eftersatt Mälarbana vår nationella beredskap. Efter Sveriges inträde i Nato behövs pålitliga redundanta förbindelser mellan väst och öst, och Mälarbanan är en sådan ryggrad. Utan nödvändiga investeringar riskerar vi att stå med en infrastruktur som inte klarar av att bära Sverige i händelse av kris.

För det tredje innebär uteblivna satsningar på järnvägen förstås fler transporter på väg. Det ger ökade utsläpp, missade klimatmål och förlorade konkurrensfördelar för näringslivet. Mälarbanan är nyckeln till att fler ska kunna välja att ta tåget till både jobb och studier och till att fler leveranser ska ske på järnväg.

Fru talman! Med rätt infrastruktursatsningar i Västmanland kan vi bidra till ännu mer av Sveriges tillväxt, till att klimatmålen nås och till en ökad säkerhet för vårt land. Vi socialdemokrater kräver att regeringen agerar och ser till att Trafikverket prioriterar utlovade tillväxtskapande trafik-satsningar, eftersom det stärker hela landets konkurrenskraft.

Min fråga till infrastrukturministern är: Tänker statsrådet agera för att den så tillväxtviktiga Mälarbanan ska få de planerade åtgärder som krävs för att hela Sverige ska kunna växa?

(Applåder)

Anf. 23 KENNETH G FORSLUND (S):

Fru talman! Jag bor i Kungälv. Det är där jag har grunden för hela min politiska aktivitet. Där har jag varit en del av kommunstyrelsen. Där har

Prot. 2025/26:25
24 oktober

Svar på
interpellationer

jag jobbat för bättre kommunikationer – genom Kungälv, till Kungälv och från Kungälv – och det fortsätter jag att göra på olika sätt.

Till Kungälv flyttar människor och företag. Kungälv växer. Det är många som vill bo där. Det byggs hus även nu, vilket borde glädja ministern och regeringen. Det flyttar dit företag som driver verksamheter och som växer. Det byggs nya industrilokaler. Det byggs faktiskt en del nya vägar också.

Men i decennier, faktiskt ända sedan jag var en del av kommunstyrelsen i Kungälv, har vi behövt en ny väg, en ny tvärförbindelse från E6:an i riktning ut mot Marstrand, för att möjliggöra ytterligare tillväxt i Kungälv och i Sverige. De här förhandlingarna pågår fortfarande. Än så länge har inte det allra minsta spadtag tagits.

Kommunen förhandlar också med Trafikverket om att överta eller till och med kanske köpa en av statens vägar. Det är fråga om en viktig förbindelse i Kungälv som Trafikverket tyvärr inte satsar tillräckligt på, vilket hämmar tillväxten. Det gör att människor inte kan bygga om sin sommarstuga till ett åretruntboende eller inte kan bygga ett nytt hus för att flytta till Kungälv. Det gör också att företag inte kan expandera. Det är det som bristande investeringar i infrastruktur leder till.

Vi behöver dessutom ha en växling av trafik från tung transporttrafik på E6:an till godstransporter på järnvägen. Det har vi behövt länge, och snart är behovet akut. Vi har snart i praktiken trafikstockning på E6:an från Göteborg till Oslo och från Oslo till Göteborg. Göteborgs hamn är inte bara Sveriges största exporthamn för gods. Det är också Norges största exporthamn för gods.

Kungälvborna betalar bils katt. De betalar inkomstskatt. De tjänar dessutom lite över medel, tror jag, vilket gör att de betalar lite mer inkomstskatt. De framgångsrika företag som drivs i Kungälv betalar bolagsskatt. Alla vi som åker in till Göteborg eller genom centrala Göteborg betalar trängselskatt. Nu föreslår Trafikverket en ny zon för trängselskatten i Göteborgsregionen. Den leder i så fall i praktiken till att Kungälvborna får betala skatt för att ens lämna kommunen.

Nu kommer mina viktiga frågor till infrastrukturministern. Avser regeringen att lägga tillbaka satsningar på Bohusbanan, så att vi kan växla godstrafik från E6:an till järnvägen? Avser regeringen att stödja Trafikverkets förslag om en ny trängselskattezon? Och hur många gånger är det rimligt att Kungälvborna ska betala för att köra på vägarna, enligt infrastrukturministern?

(Applåder)

Anf. 24 LINNÉA WICKMAN (S):

Fru talman! Det var många i Gävleborg och Västernorrland som i chock tog del av Trafikverkets förslag till nationell plan. Dubbelspårutbyggnaden på Ostkustbanan stoppas i decennier i stället för att byggas klart till 2035, vilket var ett skarpt löfte från både statsministern och infrastrukturministerns partiledare Ebba Busch. Om inte dubbelspåret byggs klart får det stora konsekvenser för hela landets järnvägssystem. Jag och väldigt många med mig förväntar oss att Ostkustbanan får det helhetsgrepp som stråk som den faktiskt förtjänar.

Tre regeringar av olika politisk färg har lagt mer resurser till dubbelspår på Ostkustbanan än vad Trafikverket har föreslagit. Det är också just

det som infrastrukturministern nu måste se till sker igen. För den som inte är så välbekant med Ostkustbanan kan jag säga att det är Sveriges längsta enkelspår – 27 mil mellan Gävle och Härnösand som knyter samman norr och söder.

I Hudiksvall går spåret genom stadshotellet. Ja, ni hörde rätt: Spåret går genom stadshotellet. En av Sveriges mest belastade järnvägssträckor, med avgörande betydelse för att exporterande företag och industrier i Norrland ska få ut sitt gods i världen och för att resenärer ska kunna resa mellan norr och söder i vårt land, går bokstavligen genom ett hotell. Vi kan kalla det flaskhalsen i flaskhalsen – sådan är Ostkustbanan i dag.

I det förslag som Trafikverket har lagt fram stryks eller bantas till och med planerade etapper i utbyggnaden av dubbelspår, som Kubikenborg–Dingersjö och Gävle–Kringlan. I stället föreslås enklare lösningar som mötesspår och sänkt hastighetsstandard. Om dubbelspåret inte byggs färdigt kommer Ostkustbanan att fortsätta vara den gigantiska flaskhals i järnvägssystemet som den är i dag.

Situationen kommer att bli än mer akut när Norrbottenbanan och fyrspåret mellan Uppsala och Stockholm står klara. Sverige kommer att gå av på mitten. Dessutom klarar Sverige då inte heller EU:s krav på färdigställande av stomnätet till 2030. Ostkustbanan ligger redan sämst till i den svenska delen av det europeiska TNT-nätet. Det riskerar att leda till att Sverige tvingas betala tillbaka EU-medfinansiering.

Som om det här inte vore nog skulle det vara både ett löftesbrott och ett avtalsbrott om regeringen stoppar utbyggnaden. Det finns avtal mellan Gävle kommun, Region Gävleborg och staten. Regionen och kommunen håller sina delar av avtalet. Man planerar för en ny tågstation, ett helt nytt bostadsområde och ett helt nytt logistikområde vid E4:an. Ska detta kunna genomföras bygger det på att även staten finansierar sina delar. Då handlar det framför allt om Gävle–Kringlan.

I många år har kommuner längs med sträckan planerat, medfinansierat och haft kostnader kopplade till utbyggnaden utifrån den inriktning som har funnits hos fyra statsministrar i rad. Det handlar i grunden om hur kommuner och regioner ska kunna lita på staten när vi ska bygga landet tillsammans.

Det minsta som måste gå att förvänta sig nu är att regeringen fattar beslut som bygger bort flaskhalsar och inte förvärrar dem, att man håller ingångna avtal och att man investerar för att stärka tillväxt, konkurrenskraft och säkerhet och inte hämmar dem.

Min fråga är enkel: Kommer infrastrukturministern att prioritera dubbelspåret på Ostkustbanan och ändra Trafikverkets förslag?
(Applåder)

Anf. 25 OLA MÖLLER (S):

Fru talman! Den här debatten handlar om förtroendet för staten. Vad är statens löften värda? Vad är en regerings löften värda?

I Helsingborg blev jag kommunalråd för över tio år sedan. En av de största posterna i budgethanteringen var alltid förskottering av Maria station – 300 miljoner kronor. År ut och år in fick vi dras med denna post i budgeten. Till sist blev det av att man byggde ut Maria station. Då hade vi rivit upp hela byn Ödåkra och fått människor att flytta; vi löste in tomter för att det skulle kunna bli dubbelspår fram till Maria station.

Men från Maria station ned till Helsingborgs central är det fortfarande enkelspår. Hela Väst kustbanan är utbyggd med dubbelspår i dag, utom denna lilla stump. Ungefär 100 miljarder har investerats i Väst kustbanan. Hallandsåsen är en del av detta. Vi har tagit oss igenom Hallandsåsen med allt vad det innebär. Och så har vi en liten, liten stump kvar. Den stumpen har legat i plan, och kommunen har gjort allt den kunnat för att få detta till stånd.

När den nationella planen presenterades av Trafikverket och det plötsligt skulle till ett omtag blev därför känslorna förvirring, förtvivlan, svek och ilska. Helsingborgarna kunde inte förstå varför denna lilla stump skulle utelämnas.

Man ska ha klart för sig att Helsingborg har landets tredje högsta arbetslöshet, en arbetslöshet som i två decennier under moderat och kristdemokratiskt styre har tillåtits växa. Jämfört med Malmö, som också har en stor arbetslöshet, har den ökat. Helsingborgs arbetslöshet har alltså växt snabbare än Malmös – detta för att Helsingborg gång på gång nedprioriteras av staten. Det gäller även flygplatsen i nordvästra Skåne, som vi har varit tvungna att kommunalisera.

Om Väst kustbanan byggdes klart skulle vi få 30 i stället för 10 tåg i timmen upp till Halmstad, Varberg, Göteborg och Oslo. Det skulle innebära att helsingborgarna kunde gå den där utbildningen på Högskolan i Halmstad som leder till jobb, och därmed skulle arbetslösheten i Helsingborg minska. Hela nordvästra Skåne skulle faktiskt påkopplas Halland och Västra Götalandsregionen på ett helt annat sätt. Även Malmöbornas förse- ningar när de åker till Campus Helsingborg skulle minska. Vi skulle få ett system som hänger ihop, och vi skulle kunna titta på Hallandsåstunneln och tänka att det var fruktansvärt jobbigt men ändå värt det eftersom vi fick ett helt system.

För helsingborgarna är känslan av svek enorm. Jag hoppas att infrastrukturministern kan säga att detta är fel av Trafikverket och att regeringen inte accepterar det utan lägger tillbaka Väst kustbanans sträcka mellan Maria station och Helsingborgs central i planen. Om detta inte sker är jag benägen att hålla med Carl-Johan Sonesson, moderat regionstyrelseordförande i Skåne, som i början av mandatperioden kallade Andreas Carlsons partiledare för väldigt arrogant och oseriös. Jag hoppas att jag slipper kalla Andreas Carlson samma sak.

(Applåder)

Anf. 26 MATTIAS JONSSON (S):

Fru talman! Jag är göteborgare och har följt projektet Västlänken under många år, och jag är övertygad om att också ministern är väl bekant med utmaningarna kring denna tågtunnel. Det handlar om skandalösa kostnadsökningar på 65 procent, utöver den inflation som har varit. I 2009 års penningvärde skulle Västlänken kosta 20 miljarder. I 2009 års penningvärde ligger notan nu på 34 miljarder, vilket i dagens pengar är 56 miljarder. Detta är skattebetalarnas pengar och göteborgarnas pengar, och förtroendet för Trafikverket i Göteborg och Göteborgsregionen är allvarligt skadat.

Fru talman! I två år har Trafikverket försäkrat att man har fört samtal och dialog och att situationen ska lösas gemensamt. Men nu ser vi facit av de så kallade gemensamma samtalen, och det är att man går fram med ett ensidigt förslag om att förlänga trängselskatten i Göteborg. Man vältrar

över miljardkostnader på göteborgarna för att täcka sina egna misslyckanden. Detta kan vi aldrig acceptera.

Fru talman! Låt oss titta tillbaka på historien. Införandet av trängselskatten i Göteborg var inte okontroversiell. Det hölls en folkomröstning som sa nej, och det har varit ett stadigt missnöje med trängselskatten i över ett decennium nu. Göteborgarna gick dock med på en trängselskatt efter ett löfte från staten om att den skulle finnas i max 25 år. Det var överenskommelsen och avtalet. Trots motståndet accepterade alla partier i Göteborg, med bred majoritet, att trängselskatten skulle införas. Det ansågs beklagligt men nödvändigt för att få framför allt tågtunneln Västlänken på plats, som nu skenar i kostnad.

Låt mig påminna ministern och regeringen om att Västlänken är ett statligt projekt. Staten har det fulla ansvaret för budget, tidsplan och genomförande. Men nu försöker Trafikverket ändra spelreglerna i förslaget till ny nationell plan, helt oförankrat, utan lokalt stöd och utan grund i ett enda avtal, och förlänga trängselskatten med flera år – allt för att bekosta sitt eget misslyckande.

Fru talman! Trafikverkets upphandlingsmodell för Västlänken är ett skolboksexempel på hur man inte ska hantera ett sådant här miljardprojekt. Miljard på miljard har plöjts ned utan en enda dags tidsvinst. Det är bara nya förseningar och kostnadsstyrningar, och man har inte klarat genomförandet. Västlänken skulle ha varit klar nästa år, men nu skjuter man det på framtiden och ger inga som helst svar på när den kan stå klar.

Vad tänker regeringen göra? Hur ska man agera? Kan regeringen lova göteborgarna att detta statliga misslyckande inte ska drabba göteborgarna själva?

(Applåder)

Anf. 27 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Dalarna är ett fantastiskt län med 286 546 invånare. Stora investeringar sker i Sälen, Malung och Trysilområdet för turismen. Vi har stora investeringar i Idre, en expanderande industri genom Hitachi i Ludvika och stora stålfabriker i Borlänge och Avesta. Vi har en högskola som expanderar, ett regemente i Falun under stor uppbyggnad och flera statliga myndigheter. Pendlingen inom länet och till och från länet är omfattande; Dalarna är ett av de län där det pendlas mest. Till ytan är länet det fjärde största i landet.

Vi har dock lite problem som vi borde få hjälp med. På Dalabanan körde man en gång i tiden X2000, men nu är det äldre tågsätt. Ibland frågar folk varför man kör museijärnväg i Dalarna, vilket förstås är mindre smickrande. Vidare har vi frågan om servering. Oftast finns det ingen servering på tågen, men när det finns utannonseras "Nu har vi servering!" som en positiv nyhet. På andra ställen i Sverige är det en självklarhet. Jag tycker att det är bra de gånger man har det.

Hitachi i Ludvika kan transportera 52 transformatorer per år, och det sker på natten mellan lördag och söndag. Det beror på kapaciteten på järnvägen mellan Ludvika och kusten. Detta är för dåligt eftersom orderingen och efterfrågan är större än så.

Det handlar alltså om att uppgradera Dalabanan, som är den stora pendlingspulsådern mellan Mora och Stockholm, så att det går någorlunda fort och tågen har en vettig vagnstandard. Då kan vi få bort diskussionen om

Prot. 2025/26:25
24 oktober

*Svar på
interpellationer*

museijärnväg. Att möta upp den expanderande industrin i Ludvika och dess orderingång är en annan oerhört viktig sak för Sverige. Det här är två medskick från mig till ministern. Vad tänker du göra på dessa två punkter?

Det finns många andra aktuella projekt i vårt län. Ska vi bredda diskussionen till att också omfatta vägområdet vill jag särskilt nämna de regionala utvecklingspengar vi får. Det är nu 75 miljoner kronor per år de kommande fyra åren. Med en sådan nivå går det knappt att göra någonting. En cykelväg som man investerar i kan exempelvis gå på 50 miljoner kronor. Det finns sådana exempel.

Med en nivå där bara marginella investeringar kan åstadkommas på årsbasis skapas en konflikt i länet om vart pengarna ska gå. Jag har suttit i den typen av situationer många gånger under mina år i politiken. Jag vill bara nämna detta som ett problem som man borde ta på större allvar.

Slutligen: 40 procent av persontågen kommer för sent. Punktligheten är kanske större på korta distanser, men på längre sträckor är det ofta problem. Vi har en underhållsskuld på 90 miljarder kronor – ett oerhört stort belopp. Det kommer att ta tid att åtgärda.

Vad som är substantiellt tänker du göra för att klara ut situationen?
(Applåder)

(ANDRE VICE TALMANNEN: Jag vill bara påminna om att tilltala ministern med ”ministern” eller ”statsrådet”, inte med ”du”).

Anf. 28 ZARA LEGHISSA (S):

Fru talman! När vi nu ser Trafikverkets förslag om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen är det tyvärr uppenbart att regeringen sviker Norrbotten. Trots alla löften om satsningar i hela landet och trots alla tal om industrins gröna omställning lämnas Norrbotten utan de investeringar som behövs för att bygga ett robust och tillförlitligt transportsystem med redundans här och nu och inför framtiden.

Många delar i förslaget är bra, men det är inte tillräckligt. Norrbotten är motorn i den gröna industriella revolutionen. Där tillverkas fossilfritt stål, vi utvecklar vätgasproduktionen och där skapas tusentals jobb. Dessa företag står för en stor del av Sveriges framtida klimatlösningar och exportintäkter. Den här omställningen kräver något av staten, nämligen pålitliga, fungerande och säkra vägar och järnvägar och en kollektivtrafik som människor kan använda och som går i tid.

Malmbanan, som är extremt hårt trafikerad och som har ett högt slitage från de tunga transporter som går där, är pulsådern för hela vår gruv- och stålindustri, men fortfarande får den inte de resurser som krävs för dubbelspår och ökad kapacitet. Malmbanan är viktig inte bara för Sverige utan även för EU:s och Natos förmåga att försvara Nordkalotten. Dubbelspår är alltså en förutsättning för att klara behoven längs stråket.

Norrbottenbanan, som Socialdemokraterna drog igång, får oklara tidsramar och riskerar att försenas ytterligare och att inte möta industrins krav. Det akuta läget på befintliga banor skjuts på framtiden, trots att varenda tåg försening och kapacitetsbrist drabbar både arbetspendlare och näringsliv varje dag. Och bortplockade projekt som stängselsystem och passager för vilt borgar heller inte för en god trafiksäkerhet.

Fru talman! Vi socialdemokrater ser infrastrukturen som en grundläggande samhällsinvestering. Den binder samman landet, skapar jobb, stär-

ker klimatet och ger människor frihet. Men den här regeringen ser ut att betrakta Norrbotten som en kostnad i stället för en möjlighet. Det är kort-siktig politik. För varje år som regeringen väntar med att investera i järnvägen tappar Sverige konkurrenskraft. För varje år som man prioriterar ned Norrbotten bromsar man den gröna omställningen, som ska ta oss bort från beroendet av fossila bränslen.

Fru talman! Det handlar om rättvisa. Varför ska människor i Luleå, Boden, Kiruna och Gällivare behöva stå ut med sämre vägar och längre restider? Vi socialdemokrater har alltid haft en tydlig linje: Hela Sverige ska leva och växa. Det betyder investeringar i både norra och södra Sverige och i både stad och landsbygd. Det betyder satsningar på Norrbottenbanan, modernisering av Malmbanan, bättre vägar för arbetspendlare och klimatsmarta transporter, inte fler nedskärningar och fördröjningar.

Jag vill fråga ministern: När tänker regeringen ta Norrbotten på allvar? När får vi se en nationell plan som faktiskt speglar Sveriges behov? (Applåder)

Anf. 29 LENA BÄCKELIN (S):

Fru talman! Tack, statsrådet, för att vi får ha den här viktiga debatten!

Som härjedaling och invånare i Norrlands inland ser jag Inlandsbanan som inlandets stambana. I förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 riskerar Inlandsbanan att hamna i skymundan. Detta är djupt oroande, för i dag är den järnvägen viktigare än på mycket länge, både för försvaret, för näringslivet och för de människor som bor i inlandet. Inlandsbanans strategiska betydelse för Sverige kan och ska inte underskattas.

Fru talman! Kapacitet är beredskap. Vi lever i en tid där beredskapen är avgörande. I ett säkerhetspolitiskt läge där robusthet, redundans och nationell försörjningsförmåga står i fokus är Inlandsbanan en kritisk del av totalförsvarets infrastruktur. Inlandsbanan är därför inte bara en regional fråga utan en nationell säkerhetsangelägenhet. Den kan bära både militära och civila transporter, stärka försörjningsförmågan och ge vårt land en trygghet som inte bara kan mätas i ekonomiska termer.

Vi vet att kustnära transportleder kan vara sårbara i ett spänt säkerhetsläge. Därför behöver Sverige alternativa transportvägar genom inlandet – vägar och banor som fungerar även när andra stråk inte gör det. Inlandsbanan är en naturlig del av det svenska transportsystemet och är ett utmärkt alternativ när det finns behov av att leda om trafik. Vid olyckor och andra oförutsedda händelser finns det möjlighet att med kort varsel nyttja Inlandsbanans spår.

Att inte prioritera Inlandsbanan, som utgör 10 procent av det svenska järnvägsnätet med sin cirka 105 mil långa räls från Mora till Gällivare, är som att blunda för hela inlandets roll i framtiden. Den är en livsnerv för industriell utveckling och för människor och företag.

Inlandsbanan är en nationell resurs med i många fall avgörande betydelse, och den är en viktig transportled genom inlandet. Då måste också medel tilldelas banan för att öka bärigheten och för att klara av de moderna godstågen, som är längre därför att de måste ha längre mötesplatser. Vi har ungefär 1 000 plankorsningar där säkerheten måste höjas.

Fru talman! Vi har sett gång på gång hur våra stambanor längs kusten drabbas av problem. När skogsbränder stängde Norra stambanan, när ur-

spårningar stoppade trafiken på Malmbanan och när Mittbanan fick stängas efter översvämningar stod Inlandsbanan där och bidrog till ett fungerande järnvägsnät. Detta visar på något viktigt: Inlandsbanan har använts som ett alternativ när landet har behövt det som mest, för att hålla igång godstransporterna och för att säkra industrins leveranser.

Problem finns inte bara på järnväg, utan det handlar även om bristande bärighet på många av våra vägar i norr. Detta betyder att företag tappar jobb, tid och pengar. Därför behöver vi en fungerande inlandsbana som kan ta över tungt gods när vägarna inte räcker till.

Utifrån detta resonemang vill jag ställa en fråga till ministern: Hur avser regeringen att säkerställa att Inlandsbanan prioriteras som en del av totalförsvarets strategiska infrastruktur?

(Applåder)

Anf. 30 ÅSA KARLSSON (S):

Fru talman! Trafikverket presenterade den 30 september förslaget till nationell plan gällande transportinfrastrukturen de kommande tolv åren. Jag skulle vilja säga några ord om den här i dag.

Planen visar tyvärr på en numera välbekant trend: att det inte går att lita på att redan beslutade projekt byggs. I planen har tidigare utlovade projekt plockats bort. Det är projekt som har förberetts under lång tid och som det redan har lagts mycket tid och stora pengar på. Inte minst har de berörda kommunerna satsat mycket för att planera och förbereda för de här objekten. Nu läggs en blöt filt över dem, och det kommer inte att hända någonting med de här projekten de kommande tolv åren. Det är inte bra för tilliten till staten. Infrastruktur tar tid att planera och bygga, och då måste man kunna lita på att lagt kort ligger.

Jag vill påminna om vikten av att hela Sverige hänger ihop. När objekt som funnits i den tidigare nationella planen, som såg hela Sverige som en helhet, plockas bort får man ju inte ut den kapacitet av järnvägen som man skulle kunna få. Det gäller i stora delar av Sverige, från de nordligaste till de sydligaste delarna av landet.

De flaskhalsar som bevaras i och med det här förslaget separerar norra och södra Sverige från varandra, vilket är djupt olyckligt då vi har stora behov av fungerande infrastruktur mellan landets olika delar för Försvarsmakten, för godstrafiken och för persontrafiken.

Detta påverkar min region där jag bor, Västerbotten. Hela Sverige hänger ihop, och järnvägssträckor kan inte ses som enskilda objekt som inte är samhällsekonomiskt lönsamma utan måste ses för vad de är: ett sammanhängande system som måste hänga ihop för att fungera.

Fru talman! För att fokusera på Västerbotten är jag glad att satsningarna på Norrbotniabanan och Förbifart Skellefteå samt satsningen på dubbelspår mellan stationerna i Umeå finns med i planen. Men tyvärr är E4:an i Västerbotten nedprioriterad i Trafikverkets förslag.

Det är alltså två sträckor mellan Umeå och Skellefteå där det inte längre finns några planer på att mittseparera vägen. Av de sex etapper som är kvar att mötteseparera har två sträckor mitt i plockats bort, två sträckor där man bara får köra i 80 kilometer i timmen – på E4:an!

Man åtgärdar två sträckor, plockar bort nästa sträcka, åtgärdar ytterligare två och plockar bort den sista. Det handlar om sträckan mellan Grims-

mark och Broänge, som är 15,5 kilometer lång, samt sträckan mellan Ljusvattnet och Yttervik, som är ytterligare 10 kilometer.

En Europaväg ska inte ha så långa sträckor med 80 kilometer i timmen när det går att åtgärda och har varit planerat att åtgärdas. Det är inte värdigt att ha det så på en Europaväg längs Norrlandskusten. Jag vill därför fråga infrastrukturministern: Anser infrastrukturministern att det är samhälls-ekonomiskt lönsamt att ha så långa 80-sträckor på en Europaväg?

Norra Sverige är förlorare i Trafikverkets förslag till ny infrastrukturplan. Det kan vi inte acceptera.
(Applåder)

Anf. 31 EVA LINDH (S):

Fru talman! I Östergötland har pendlingen ökat explosionsartat mellan Linköping och Norrköping och söderut från Linköping mot Mjölby och vidare. Vi har blivit en gemensam arbetsmarknadsregion, precis så som vi vill att det ska vara, där människor bor i den ena staden och arbetar i den andra och reser vidare mot Stockholm.

Men samtidigt som resenärerna blir fler blir väntan allt längre. Det är extremt trångt på rälsen. På Linköpings perronger står människor och väntar och väntar på försenade tåg. Avgångar blir inställda, för rälsen är överbelastad. Kapaciteten är slut.

Det här är anledningen till att Ostlänken verkligen behövs. Den är helt avgörande för hela Östergötlands framtid, för tillväxten, för klimatet, för att hålla ihop regionen och för att stärka Sverige. Men i stället för framsteg ser vi nu förseningar. Trafikverkets nya plan visar att Ostlänken vidare ned genom Östergötland inte kommer att stå klar ens till år 2037.

Det är besked som slår otroligt hårt mot hela vår region. Kommunerna i Östergötland har planerat sin utveckling, sina investeringar och sina bostadsområden utifrån löften om statlig infrastruktur. Nu drar regeringen undan mattan.

Det här är inte bara ett svek mot Östergötland. Det är ett svek mot hela Sverige, för när staten inte står fast vid sina beslut och projekt stoppas och skjuts upp undergrävs både tillväxten och tilliten. Näringslivet tvekar att investera. Kommuner står med årtal av planering i spillror, och vanliga människor tappar tron på att tåget ska komma i tid.

Det här är inte första gången. Jag ska gå in på det i mitt andra inlägg.

När regeringen nu kallar sina beslut för historiska infrastruktursatsningar, ja, då måste man fråga sig: historiska i vilka avseenden? I verkligheten har regeringen minskat anslagen till järnväg med 750 miljoner, och nu kommer beskedet att många av de efterlängtrade satsningarna inte blir av ens i närliggande tid. I människors vardag har man ju tänkt att tio år framåt i tiden är väldigt lång tid. Nu kan man inte ens veta när det ska bli av.

För oss i Östergötland är Ostlänken inte en vision. Den är en nödvändighet. Den binder ihop regionen med huvudstaden. Den stärker näringslivet, minskar utsläppen och skapar jobb. Därför kan inte regeringen tala om tillväxt och ansvar samtidigt som den river upp beslut som hela regioner bygger sin framtid på. Sverige och Östergötland förtjänar bättre än en regering som står still på perrongen medan tåget går. Det är dags att sätta fart på Östergötland och på Sverige.

(Applåder)

Prot. 2025/26:25
24 oktober

Svar på
interpellationer

Anf. 32 KADIR KASIRGA (S):

Fru talman! Jag vill tacka Aylin Nouri för den här viktiga interpellationen och tacka Andreas Carlson för svaret.

Fru talman! Vi ser och hör här att det finns väldigt många engagerade riksdagsledamöter från olika regioner som är oroliga över objekt som har plockats bort i Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan.

Jag är riksdagsledamot från Stockholm. Det här påverkar såklart även Stockholmsregionen, indirekt men också direkt.

Till exempel finns det i Trafikverkets förslag flera objekt som har prioriterats utifrån samhällsekonomisk nytta. Det gäller bland annat satsningar på Stockholms central och Tomtebodas och tillgänglighet till Arlanda. Det är viktiga investeringar, inte bara för Stockholm utan för hela landet. Samtidigt måste vi tala klarspråk: En fungerande transportpolitik kräver att hela systemet hänger ihop. Det är därför inte läge för ett nytt motorvägsbygge i mångmiljardklassen, som Trafikverket självt har bedömt som robust olönsamt. Ett sådant projekt skulle tränga ut många andra angelägna investeringar, både i Stockholmsregionen och i resten av landet, under lång tid framöver.

Fru talman! När det gäller Södertörnsleden finns objektet lyckligtvis med, men det är kraftigt bantat. Efter regeringens beslut att pausa byggstarten har Trafikverket tvingats föreslå besparingar, som riskerar att förstöra delar av nyttan. Kommuner och Region Stockholm har varnat för att dessa neddragningar slår hårt mot kollektivtrafikens framkomlighet, särskilt för de expressbussar som ska binda samman södra och norra Stockholmsregionen via Förbifart Stockholm. Med besparingarna blir det sämre hållplatsmöjligheter, sämre tillgänglighet och i praktiken mindre nytta med hela investeringen.

I Södertälje, en av regionens mest strategiska punkter, har Trafikverket valt att ta med den åtgärd som handlar om att rusta nuvarande bro för framtida kapacitet. Det är positivt men otillräckligt. Det räcker inte för hela trafiksystemets robusthet och för näringslivets transporter. Sårbarheten kvarstår. Jag menar därför att frågan om en ny förbindelse i Södertälje måste lyftas upp som en prioriterad utredning inför kommande planperioder.

Södertälje kommun har redan tagit fram en samlad effektbedömning, men den är ännu inte godkänd av Trafikverket. Vi socialdemokrater menar att det är hög tid att frågan får högre prioritet.

Fru talman! Regeringen beskriver sin plan som historiskt stor. Men hur mycket är ett större ramverk värt när viktiga projekt ändå plockas bort eller bantas, som vi hör här i kammaren? Sverige behöver inte fler pressmeddelanden. Vi behöver fungerande stråk och hållbara beslut.

Hur tänker ministern säkerställa att borttagna objekt i andra län inte leder till flaskhalsar som direkt drabbar Stockholm och i förlängningen även Mälardalsregionen?

(Applåder)

Anf. 33 PER-ARNE HÅKANSSON (S):

Fru talman! Satsningar på infrastruktur och tillväxt hänger ihop. Det är viktigt att vi ser såväl sambandet mellan infrastruktur och tillväxt som viken av utveckling.

Jag företräder Skåne. Skåne är en flerkärnig region med både storstad och landsbygd och är också en transitregion mellan övriga Sverige och kontinenten. När Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland öppnar 2029 – eller när det nu är tänkt, kanske något år senare – skapas stora möjligheter till tillväxt. Men det kommer också att innebära en stor ökning av godstrafik, och det sätter press på regionen för genomfart och för att stärka importen och exporten. Därför är det viktigt att se till att Öresundsregionen inte blir en flaskhals för gods- och fjärrtåg som trycker undan mycket av den tillväxt och utveckling som jag tror att stora delar av Sverige och Norden har nytta av.

Jag kan i sammanhanget också påminna om att det i december firas ett jubileum i Båstad. Kanske kommer infrastrukturministern att vara där. Det är då tio år sedan Hallandsåstunneln sattes i drift.

Hallandsåstunneln var ett omfattande projekt. Det tog många år. Det pausades i åtta år men återupptogs, och tunneln invigdes 2015. Totalt tog projektet 23 år i anspråk. Denna satsning var ett sätt att binda samman de västra delarna av Skandinavien, som Oslo och Göteborg, och få snabbare passage ned till kontinenten.

Men det återstår fortfarande en liten passage, nämligen ett dubbelspår i Helsingborg mellan Maria station och Helsingborgs central. Detta har nu utgått ur Trafikverkets förslag och ersatts med något som man kallar omtag. Det uttrycks stor besvikelse och frustration bland kommunala företrädare i familjen Helsingborg, bestående av elva kommuner, över att denna flaskhals ser ut att bestå under överskådlig tid.

Jag vill också lyfta fram Skånebanan, förbindelsen mellan västra och östra Skåne. Där har det länge efterlysts dubbelspår. Redan 2017 träffade kommunerna längs Skånebanan, från Helsingborg via Bjuv, Åstorp, Klippan, Perstorp, Hässleholm och Kristianstad till Bromölla, en gemensam överenskommelse om att arbeta framåt för detta, och det har också funnits med i de resonemang och planer som har tagits fram. Vi ser dock att det även här återstår en hel del. Det gäller framför allt sträckan Hässleholm–Kristianstad, som är en av de mest frekventerade tågsträckorna i Sverige om jag förstått saken rätt.

Det finns alltså många projekt som behöver stärkas för att motverka ytterligare ökad arbetslöshet och stärka tillväxten.

Den utbildning till banarbetare, lokförare och tekniker som är viktig för att detta ska genomföras är förlagd till Trafikverksskolan i Ängelholm. Infrastrukturministern har kanske varit där. Där finns potential för ytterligare satsningar när det gäller att stärka utbildning och utveckling på området.

Jag vill fråga infrastrukturministern hur han ser på sambandet mellan tillväxt och infrastruktur ur perspektivet Skåne och det nationella.
(Applåder)

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

Fru talman! Dagens debatt visar på ett starkt engagemang för infrastruktur. Jag är den första att skriva under på att det finns stora behov i den svenska infrastrukturen, vilket ledamöterna från Socialdemokraterna understryker.

Jag kommer i mitt ungefär fyra minuter korta svar inte att kunna besvara alla delar. Jag noterar dock att flera ledamöter ber om mycket konkreta svar i dag på frågor som jag redan i mitt inledande svar, fru talman, sa att vi kommer att återkomma i när vi har lyssnat på alla regioner och kommuner, näringslivet och civilsamhället. Även totalförsvaret är en viktig del i detta, som flera ledamöter har varit inne på.

För att inte föregripa remissinstanserna och så att säga kortsluta den process vi har – jag har uppfattat att Socialdemokraterna står bakom att vi har en gedigen process för den långsiktiga infrastrukturplaneringen – kommer jag inte att kunna svara på alla frågor. Det ber jag om ledamöternas respekt för.

Aylin Nouri sa att detta inte handlar om kalkyler. Det förklarar på många sätt saken, fru talman. Kalkylen för nu gällande plan, som den förra regeringen tog beslut om, gick ju inte ihop. Regeringen ärvde en plan som var kraftigt övertecknad med många underfinansierade projekt som inte ens slutade vid den tolvåriga planen utan låg ännu längre in i framtiden.

Regeringen kom till ett bord som var allt annat än välldukat. Det var bara smulor kvar efter generationer av politiker som i decennier tagit springnota. Kvar på bordet stod det underhållsberg som jag tror att Peter Hultqvist var den enda ledamot som på riktigt adresserade i sitt inlägg – 90 miljarder på järnvägssidan, 35 miljarder på vägsidan.

Det regeringen nu gjort i sin infrastrukturproposition, som är inriktningen för den nationella planen, är att låta ungefär hälften av de 1 200 miljarderna gå till att komma i kapp med eftersatt underhåll. Det är klart att det hade varit roligt, fru talman, att i dag stå och diskutera en massa nya objekt och projekt för de pengar vi har, men det går inte att lova allt till alla innan man kommer i kapp med den underhållsskuld som olika delar i det politiska fältet i decennier gjort sig skyldiga till att skapa. Underhållsskulden på järnvägssidan växte med nästan 40 miljarder kronor på bara fyra år mellan 2018 och 2022.

Vi tar nu tag i detta. För första gången finns det en plan för att utradera underhållsskulden på vägsidan till 2037 och på järnvägssidan till 2050.

Det ledamöterna inte har tagit upp, fru talman, är att Socialdemokraterna vill skära ned i regeringens 350 miljarder till vägunderhåll med hela – håll i er nu – 45 miljarder kronor. Det vill Socialdemokraterna ta bort från underhållsåtgärder på vägsidan. Man flyttar – på tal om kalkyler, fru talman – från en rad i Excelarket till en annan och lägger det på järnväg, något som Trafikverket bedömer inte går att omsätta i praktiken. Det enda det kommer att göra är att pengar går tillbaka till statskassan, samtidigt som det kommer att finnas potthål och vägar som inte håller måttet i alla regioner som är representerade här i dag.

Det skulle vara intressant att inför nästa runda få höra hur man kan se väljarna i ögonen, hur man kan stå här och lova saker för framtiden, och samtidigt slarva med underhållet. Vi vet nu konsekvenserna, det vill säga att slarv med underhåll innebär tillväxthinder, sårbarheter i vår försvarsförmåga och att livet krånglas till för vanligt folk. Socialdemokraterna får ta ansvaret om man slarvar med underhållet igen.

Anf. 35 AYLIN NOURI (S):

Fru talman! Jag beklagar att ministern inte kan ge några besked och att man väljer att gömma sig bakom ett remissförfarande. Jag beklagar därför

att regeringsföreträdare, inklusive statsministern själv, gång på gång har lovat svenska folket att prioritera dessa objekt. Nu gömmer man sig bakom remissförfaranden, och det verkar som att infrastrukturen också kommer att tillhöra ett av de löftesbrott som regeringen kommer att göra sig skyldig till.

Ministern vill också ha svar på hur vi socialdemokrater ser på det efter-sätta järnvägsunderhållet. Låt mig prata lite om detta. Det är bra att regeringen fortsätter med den förra S-regeringens uppräkningsplaner för att komma i kapp med det massiva järnvägsunderhållet. Men sett till inflationen de senaste åren, kostnadsökningarna som den har inneburit och hur allvarligt eftersatt svensk infrastruktur är i ett mycket bekymmersamt säkerhetspolitiskt läge räcker inte detta. Ambitionsnivån är för låg.

Sverige har en underhållsskuld på över 90 miljarder kronor. Den växer för varje år, och den håller människor och utveckling tillbaka. När ministern säger att man tar tag i problemet vill jag påminna ministern om att en blygsam ökning på 5 procent är en alldeles för låg nivå.

I förslaget från Trafikverket, som bygger på regeringens direktiv, säger man sig komma i kapp underhållsskulden med omkring 10 procent under planperioden. Sedan ska på något magiskt sätt resterande 90 procent av underhållsskulden tas i kapp på lika lång tid. Det är inte realistiskt. En 5-procentig ökning till järnvägsunderhållet är inte tillräckligt. Det är ett symboliskt plåster på ett mycket djupt sår.

Vi socialdemokrater visar att det går att göra på ett annorlunda sätt. Vi ser vilka enorma behov som finns i järnvägen och att vi behöver rusta och laga rälsen för framtiden. Det är därför vi väljer att investera 45 miljarder mer än regeringen den kommande planperioden för att beta av järnvägsunderhållet. Förslaget röstades ned, och jag kan bara beklaga det. Vi visar att det går att förena ansvar med framtidstro. Det går att investera i att bygga bort det stora massiva järnvägsunderhållet och samtidigt inte tumma på de offentliga finanserna.

Detta är skillnaden mellan en politik som har en viljeinriktning och en politik som vi har sett från den här regeringen och Sverigedemokraterna. Det har varit tre år av ryckighet och av slopade projekt. Det leder inte Sverige framåt, utan det lämnar vårt land i ett mer sårbart läge.

Jag kan också ifrågasätta på vilket sätt regeringen tycker att det är rimligt att låna för att sänka skatten med miljarder för de allra rikaste men inte se investeringar i järnvägen, i våra vägar och i klimatet för hela vårt land på samma sätt.

Kapacitetsfrågan återstår. Regeringen behöver också svara på hur man inte bara ska vårda det vi har utan också se till att Sverige kommer att växa även i framtiden.

(Applåder)

Anf. 36 ANDRE VICE TALMANNEN:

Åsa Eriksson, Socialdemokraterna, har meddelat att hon avstår sitt andra inlägg.

Anf. 37 KENNETH G FORSLUND (S):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturministern för svaren. Jag kan förstå att det är många frågor och att det inte går att svara på alla på en gång, men infrastrukturministern har rätt till ytterligare ett par inlägg.

Prot. 2025/26:25
24 oktober

Svar på
interpellationer

Jag förstår att statsministern inte vill svara på frågor om enskilda objekt, men jag uppfattar ändå ett behov av att titta på frågan om Bohusbanan för att nå fram till den växling mellan godstrafik från E6:an till järnväg som kommer att vara helt nödvändig att genomföra. Det blir annars en trafikinfarkt.

Frågan om trängselskatt kvarstår. Avser regeringen att stödja Trafikverkets idéer om att införa ytterligare en zon för trängselskatt runt Göteborg? Det innebär i praktiken en situation där Kungälvborna får betala trängselskatt för att lämna kommunen. Hur många gånger tycker infrastrukturministern att Kungälvborna ska betala för att åka på vägarna? (Applåder)

Anf. 38 LINNÉA WICKMAN (S):

Fru talman! Jag har en viss förståelse för att det inte kommer besked om enskilda objekt i debatten. Men en fråga som jag tycker behöver beröras är hur samhällsekonomisk lönsamhet beräknas i dag. Här har regeringen ett ansvar att väga in mer än bara snäva kalkyler. Här vet vi att nyttan av godstrafikens bidrag till svensk ekonomi undervärderas.

Efter att Trafikverkets förslag till nationell plan kom sa företag i Gävleborg att om regeringen inte ändrar på förslaget måste de antagligen flytta jobb från Gävleborg till andra delar av världen. Det vore verkligen skadligt för Sveriges ekonomi, inte minst för mitt län som har bland den högsta arbetslösheten i landet.

Dubbelspåret på Ostkustbanan är ett av landets mest planmogna projekt. Här är kostnaden för utbyggnaden av järnvägen per kilometer flera miljarder lägre än i andra delar av landet. Bolaget Nya Ostkustbanan har också lagt fram flera förslag om hur utbyggnaden skulle kunna ske på ett mer kostnadseffektivt sätt, så att kostnader kapas samtidigt som hela sträckan byggs klart. En viktig poäng är att ryckighet i stället för att ta ett helhetsgrepp också kostar pengar. Det är ett viktigt perspektiv.

Dubbelspårsutbyggnaden på Ostkustbanan är den enskilt viktigaste frågan för Gävleborg och Västernorrland. Det handlar om en arbetsmarknadsförstoring som skulle vara betydande för länens framtid. Det är inte bara en regional önskan, utan det är också en nationell investering.

Mitt budskap är att man ska uppfylla löftet och bygga klart Nya Ostkustbanan. Jag har ett starkt hopp om att regeringen ska klara av att göra detta.

(Applåder)

Anf. 39 OLA MÖLLER (S):

Fru talman! Även jag får uttrycka förståelse för att ministern har svårt att ta upp alla enskilda objekt. Men det är viktigt att sända ut signalen om att när staten har givit löften, så att arbeten har satts igång regionalt och lokalt och kommuner har investerat, måste de fullföljas.

Regionsamverkan Sydsverige har fått hantera 28 miljarder i nedskärningar i den nationella planen – i 2025 års priser. Det är mer än hälften av vad som fanns med i den tidigare planen. Södra Sverige blir fullständigt sågat jäms med fotknölna i förslaget. Då hjälper det inte att laga potthål när fyrspåret mellan Hässleholm och Lund inte är färdigbyggt – den viktigaste järnvägsstumpen i hela landet för att få gods genom Skåne och sedan ut ur landet. Detta måste färdigställas så fort som möjligt, inför att

Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig. Där ligger 3 miljarder, jämfört med tidigare 30 miljarder.

Jag tycker inte att man kan stå och säga att det inte finns pengar och tala om vad som är samhällsekonomiskt lönsamt när vi här inne har fått 5 000–6 000 kronor i skattesänkning varje månad av den här regeringen sedan den tillträdde och när bankerna gått med 134 miljarder i vinst de första nio månaderna det här året utan att regeringen plockat in en enda extra krona av de pengarna. Man lånar till skattesänkningar, men man är inte beredd att låna för att kunna bygga fram tillväxt och bekämpa arbetslöshet. Det är oansvarigt. Det faller rakt ned på den här regeringen.
(Applåder)

Anf. 40 MATTIAS JONSSON (S):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret och tackar Aylin Nouri för initiativet till debatten.

Jag tog fasta på det som ministern sa, fru talman, om att lyssna in. Det här är ett alldeles utmärkt tillfälle att lyssna in vad oppositionen har att anföra i debatten om infrastrukturen och den nationella planen. Det kan ju inte vara så – för att återgå till frågan om Västlänken – att arbetaren i Frölunda, ingenjören på Hisingen och sjuksköterskan i Kortedala ska betala för Trafikverkets misslyckande. Den ordningen är helt oacceptabel, fru talman.

Om regeringen skulle acceptera Trafikverkets förslag slår man fast en ny princip i Sverige: att myndigheter kan misslyckas och sedan skicka notan direkt till medborgarna. Det står i strid med avtalet och i strid med förtroendet. Jag skulle vilja påstå att det också står i strid med sunt förnuft.

Göteborgs kommunfullmäktige är helt enigt från höger till vänster. Jag är helt övertygad om att västsvenska instanser kommer att avfärda Trafikverkets förslag. Regeringen har en unik chans att lyssna in, fatta beslut och lösa situationen. Regeringen måste tydligt och i god tid före beslut om den nationella planen klargöra hur man ska finansiera kostnadsökningarna i Västlänken utan att förlänga trängselskatten. Det är ett besked att lyssna in.

(Applåder)

Anf. 41 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Det är ett faktum att mitt parti har föreslagit 45 miljarder mer till järnvägen över en tolvårsperiod för att komma åt underhållsskulden. Det är ett faktum som man inte kommer ifrån oavsett hur man vrider och vänder på det här och oavsett hur man räknar i olika tabeller. Det är viktigt att detta blir understruket och sagt på ett ordentligt sätt.

Detta bottnar i en verklighet där 40 procent av alla persontåg blir försenade. Punktligheten är högre på kortare sträckor och lägre på längre sträckor. Stillastående tåg och kraftiga förseningar påverkar kraftfullt förtroendet för järnvägen som transportmedel. Under sommaren 2025 hade vi ett mycket tydligt och extremt exempel i Bastuträsk med en nio timmar lång försening på grund av elfel. Fel i kontaktledningar och signalfel gör att det blir stora följdförseningar på olika tåg. Det drabbar alltså ett stort transportsystem.

Det här upprör människor i vardagen. Människor ser att de inte klarar att tågpendla dit de skulle vilja beroende på förseningarna. De vill inte

Prot. 2025/26:25
24 oktober

*Svar på
interpellationer*

riskera att komma för sent till jobbet. Sedan har vi 60 operatörer som ska samsas om en tidtabell och ingå i det stora transportsystemet. Det är en utmaning av kvalificerat slag. Privatiseringen av järnvägen har alltså skapat ytterligare problem.

Jag är riksdagsman för Dalarna. Jag förbehåller mig rätten att prata om Dalabanan. Jag förbehåller mig rätten att prata om Hitachi. Jag förbehåller mig rätten att säga att vi behöver stora förstärkningar på Bergslagsbanan. Jag förutsätter att ministern lyssnar på det här och använder debatten som ett underlag i remissarbetet. Vi som representerar olika delar av landet måste framföra vårt.

(Applåder)

Anf. 42 ZARA LEGHISSA (S):

Fru talman! Det här handlar om framtidstro, jämlikhet och klimatan-svar. Regeringen pratar gärna om tillväxt och jobb, och vi ser resultatet efter tre år. Vi socialdemokrater kräver att regeringen tar ansvar, inte bara i ord utan också i handling. Utan investeringar i infrastrukturen i norr kommer den gröna industrin aldrig att få de förutsättningar den behöver.

Vi i Norrbotten går i bräsch för ny teknik och innovation, och vi räds inte omställning. Norrbotten måste få sina investeringar i tid. Infrastrukturen måste byggas ut och underhållas, så att hela Sverige får möjlighet att leva och växa. Alternativet är att företagen går i konkurs eller flyttar ut-omlands, att arbetslösheten stiger ytterligare och att vår välfärd blir ännu sämre i vårt land. Så kan vi givetvis inte ha det.

Jag tackar interpellanten Aylin Nouri och infrastrukturminister Andreas Carlson för debatten. Jag hoppas innerligt att Carlson med regering är lyhörda inför norrbottningarnas synpunkter, krav och förväntningar. Jag har också ett litet medskick till infrastrukturministern: Glöm inte att ljuset kommer från norr!

(Applåder)

Anf. 43 LENA BÄCKELIN (S):

Fru talman! Jag tackar åter ministern för svaret. Jag tackar också Aylin så mycket för den viktiga interpellation som hon ställt.

Men jag måste säga att ministrarnas svar inte räcker för mig i dag. Jag hade förväntat mig något ord från regeringen om Inlandsbanan, som är inlandets stambana. Om regeringen menar allvar med att hela Sverige ska leva ska man inte fortsätta att behandla Inlandsbanan som en regional fråga. Det är en nationell säkerhetsangelägenhet.

Jag representerar Jämtlands län, men jag representerar också Dalarna, Västerbotten och Norrbotten när vi pratar om banan. Det här är inlandets stambana. Den är viktig för oss som bor och verkar där, för den gröna industrins framtid, för totalförsvarets logistik och mycket mer. Att upp-rusta och driftssäkra Inlandsbanan handlar inte bara om järnväg. Det hand-lar om trygghet, arbete och framtidstro för hela landet.

Därför förväntar jag mig att regeringen visar att man menar allvar och ger Inlandsbanan den prioritet den förtjänar i den nationella planen samt att regeringen läser, begrunder och tar till sig Inlandsbanans remissvar och det jag har framfört i den här debatten i dag.

(Applåder)

Anf. 44 ÅSA KARLSSON (S):

Fru talman! Det vi nu diskuterar är Trafikverkets förslag till infrastrukturplan för de kommande tolv åren. Förslaget är ute på remiss till december. Regeringen kommer att få många inspel till förändringar i planen. Jag hoppas verkligen att regeringen tar sitt ansvar och ser till hela landets intresse när den nu går igenom remissvaren och beslutar om eventuella förändringar i planen. Om hela landet ska leva krävs det också att det satsas på hela landet och att det satsas på infrastrukturen i hela Sverige, så att Sverige hänger ihop.

Det krävs att regeringen slutar att se enskilda objekt som samhällsekonomiskt olönsamma och i stället tittar på att bygga hållbara stråk och att stärka kapaciteten och redundansen i våra järnvägssystem.

Vi måste också ha en långsiktig plan för infrastrukturen. Det blir bara dåligt att plocka bort redan beslutade objekt. Det skapar en oro och en frustration hos kommuner och regioner, hos pendlare och inte minst hos företagen som vill veta sina förutsättningar för framtiden.

Det blir också tydligt i dag när vi ser uppslutningen i den här interpellationsdebatten. Vi ser ledamöter från stora delar av landet som är här för att berätta hur Trafikverkets förslag påverkar infrastrukturen i just deras del av landet, dem som bor där och näringslivets förutsättningar.

Med det vill jag tacka Aylin Nouri för att hon tagit initiativet till debatten, och jag vill även tacka statsrådet för debatten.
(Applåder)

Anf. 45 EVA LINDH (S):

Fru talman! Redan i december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att det inte längre skulle planera för nya stambanor söderut och västerut från Linköping. Man gav också beskedet att det inte ens skulle planera räls ut ur Linköping, vilket var helt galet. Det lade en våt filt över planeringen för Linköpings kommun.

Vi kände ändå en glädje över att delen mellan Linköping och Norrköping och norrut, där vi har stora kapacitetsproblem och det är fullt på sträckan, fanns kvar. Döm om den frustration, besvikelse och sorg vi känner när vi ser att även den ska skjutas på framtiden.

Nu får jag också höra och får besked om att sverigedemokratiska riksdagsledamöter åker runt om och säger att man inte ska lägga pengar på Linköpings station. Vad har statsrådet för besked att ge till linköpingsborna, östgötarna, om vad som ska hända i framtiden och om vi ens kan hoppas på att det blir någon Ostlänken framöver?

Det skapar enormt stor oro. Även där man fortfarande känner glädje över att sträckor, vägar och delar finns kvar i planen börjar man känna oro för vad som egentligen gäller. Ska löftena verkligen hållas?

Jag ber statsrådet: Hör frustrationen, hör oron och hör också ropet på bättre förutsättningar för att skapa tillväxt och framtidstro i Sverige!
(Applåder)

Anf. 46 KADIR KASIRGA (S):

Fru talman! Sverige behöver mer järnväg för transporter, för godstransporter och persontransporter och även för klimatomställningen. Därför behöver vi också bygga mer järnväg och också beta av underhållsskulden.

När minister Andreas Carlson talar om järnvägsunderhållet undviker han att nämna elefanten i rummet. Sanningen är att vi i Sverige har ett av världens mest sönderprivatiserade järnvägsunderhåll. Det är elefanten i rummet.

Oavsett hur mycket pengar man kommer att tillskjuta till underhållsskulden kommer själva systemfelen att göra att man inte kommer att kunna beta av underhållsskulden på ett systematiskt sätt. Det är väldigt viktigt att vi också tar tillbaka kontrollen över järnvägsunderhållet.

Fru talman! När projekt försvinner eller omprövas påverkas långsiktig planering för bostäder, arbetsmarknad och klimatomställningen. Det gäller inte bara lokala vägavsnitt eller järnväg. Det handlar om hela nationella stråk som binder samman Sverige.

När man tar bort ett objekt i Dalarna, Gävleborg eller Östergötland påverkas direkt tillgängligheten också till Stockholm. Det är samma godståg, samma pendlingsflöden och samma näringsliv som använder infrastrukturen. Att säga att planen är historiskt stor hjälper inte om förtroendet är historiskt lågt.

Fru talman! Jag hoppas verkligen att statsrådet Andreas Carlson tar med sig våra medskick från debatten. Jag vill återigen rikta ett tack till riksdagsledamoten Aylin Nouri för denna interpellation. Jag önskar trevlig helg, och jag hoppas att Andreas Carlson kan säga några ord som kan stilla oron hos kommun- och regionalpolitikerna runt om i landet.
(Applåder)

Anf. 47 PER-ARNE HÅKANSSON (S):

Fru talman! Jag vill tacka interpellanten och infrastrukturministern för att ha initierat och deltagit i denna debatt.

Jag vill lyfta fram den gröna omställningen, som är en avgörande framtidsfråga för oss och kommande generationer. Infrastrukturen är nyckeln i detta sammanhang.

Jag företräder, som jag nämnde tidigare, Skåne. Jag kan hänvisa till Sydsvenska industri- och handelskammarens samlade bedömning där man i sin handlingsplan lyfter fram just infrastruktur och tillväxt som prioriterade områden.

Jag nämnde tidigare en rad kommuner som samarbetar i detta. Just den här typen av frågor om infrastruktur och planering är något som brukar ena kommunpolitiker från höger till vänster där man ser till den samlade kraften för att utveckla sina egna kommuner och sin region.

Det här är kanske inte en fråga som infrastrukturministern i första hand behöver lyfta fram som en polariserad debatt. Det handlar om omsorgen för Sverige och om vår gemensamma framtid.

Jag kanske uppfattade infrastrukturministerns anförande som lite väl inriktat på vad tidigare regeringar har åstadkommit och inte särskilt fokuserat på vad han själv ser för utvecklingspotential här.

Jag har nämnt Sydsvenska industri- och handelskammaren. Man har här nämnt Södra stambanan. Jag kan lyfta fram vikten av att den färdigställs.

Jag ställde en fråga till ett företag som finns i Älmhult, Ikea: Hur viktigt är det för dem att Södra stambanan blir färdigställd? Det är en avgörande fråga.

Det är ett exempel på vikten av att infrastruktur och jobb hänger ihop med tillväxten och framtidsfokus.
(Applåder)

Prot. 2025/26:25
24 oktober

Anf. 48 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Svar på
interpellationer

Fru talman! Mitt inlägg syftade inte till att vara polariserande. Däremot är det få områden i politiken som är så påverkat av tidigare beslut eller frånvaron av tidigare beslut som den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

Den nationella plan som fortfarande gäller i Sverige är den som den förra regeringen beslutade om. Därför tror jag att det är viktigt som sakupplysning att redogöra för att många av de problem vi har i dag är uppsamlat under decennier. Ska man ta tag i dem behöver det adresseras.

Därför tyckte jag att det var väldigt positivt, som jag nämnde, att Peter Hultqvist bland annat nämnde den gigantiska underhållsskulden. Jag vill också understryka att ingen här i kammaren har fråntagit ledamöterna rätten att lyfta fram de behov man ser i olika delar av landet.

Fru talman! Jag sa också i min inledning att jag understryker att behoven är större än de resurser som vi har. Det är med tanke på att man har struntat i underhåll under så lång tid och att man har skjutit på finansieringen av projekt som har legat i plan.

Exempelvis har flera av de objekt som ligger i plan och som man fattat beslut om tidigare inte varit finansierade. Detta är någonting som Riksrevisionen kritiserade väldigt hårt i den riksrevisionsrapport som hade rubriken *Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla*. Det tror jag är viktigt att ha med sig.

Vi kommer inte att göra om samma misstag. Vi sätter underhållet först, för att man ska kunna lita på järnvägen och vägarna i Sverige.

Jag tror att det är viktigt för debatten att man är tydlig. Man säger att man satsar 45 miljarder kronor på järnvägsunderhåll. Det är ett faktum, sa Peter Hultqvist. Men ett lika tydligt faktum är att ni föreslår en neddragning på vägunderhållet med 45 miljarder kronor.

Det regeringen gör med den historiskt stora satsningen även på järnvägsunderhåll är inte bara en femprocentig ökning, utan vi städar också upp i anslagen. Detta kan bli lite tekniskt, fru talman, men vi stärker budgetdisciplin och transparens och ser till att pengar som var tänkta att gå till järnvägsunderhåll inte får fortsätta att gå till Trafikverkets förvaltningskostnader och personal. Detta låg tidigare insprängt på kontot.

Om man jämför äpplen och äpplen och inte äpplen och päron och i stället jämför med hur stor ökningen på järnvägsunderhåll är i vårt förslag ser man att det i själva verket är en förstärkning med 18 procent. Detta bedömer Trafikverket vara vad de maximalt kan omsätta i praktiken.

Om man ska vara trovärdig med att man drar ned med 45 miljarder på vägunderhåll tycker jag att man ska tala om vilka vägar det är som fortsatt inte ska hålla måttet i Sverige när nu regeringen tar bort vägunderhållsskulden på bara tolv år.

Lika viktigt är det att säga vilka järnvägsbanor som ska stängas av helt och hållet, för det är det som behöver göras för att man ska kunna underhålla för 45 miljarder och få ut dessa pengar i operativt arbete. Regeringen har haft inriktningen att mer underhåll måste ut snabbare samtidigt som persontrafiken och godstransporterna behöver gå.

Hittills i år har det genomförts 1 700 underhållsåtgärder i det svenska järnvägssystemet, vilket är fler än någonsin tidigare. Vi ser positiva tendenser i form av att punktligheten ökar, och Trafikverket pekar på att det beror på underhållsarbeten som börjar göra skillnad. Nästa år, som också kommer att vara ett rekordår, kommer 1 800 banavstängningar att göras för underhållsarbeten. Steg för steg tar vi tag i underhållsskulden.

På vägsidan har det i år gjorts 2 000 kilometer mer belägningsarbete. Det motsvarar en sträcka mellan Haparanda och Hamburg, vilket är en ökning från 3 000 kilometer förra året. Det är alltså en kraftfull förstärkning av järnvägsunderhållet när vi nu rampar upp för att se till att man ska kunna lita på infrastrukturen i Sverige.

Anf. 49 AYLIN NOURI (S):

Fru talman! Ministern använde en stor del av sitt anförande till ett blame game gentemot tidigare regeringar utan att ta ansvar för det faktum att regeringen snart har styrt i en mandatperiod. Vi har sett resultatet: Slopade stambanor, nedskärningar på järnvägsanslagen och nu förslag om att ta bort kritiska satsningar.

Den här debatten är viktig – den är viktig på riktigt. Vi socialdemokrater har försökt visa att hela Sverige drabbas när redan beslutade objekt försvinner. Det påverkar bostadsbyggandet negativt. Det ökar på den redan höga arbetslöshet som Sverige har. Och det leder inte till fler tåg eller en robustare infrastruktur.

Låt mig också påminna ministern om att infrastruktur inte är en enskild kostnadspost. Det är en investering. Vi har förutom de 45 miljarder som vi lägger i mer järnvägsanslag föreslagit mer till väg och järnväg i budgetpost efter budgetpost i våra höstbudgetar än vad regeringen har gjort.

Ministern anklagade mig för att prata om att kalkyler behöver botten i människors vardag och i Sverige AB:s behov. Jag står fast vid det. Det är allvarligt att vi har en så eftersatt infrastruktur, och det påverkar människor i deras vardag. Näringslivet skriker efter mer infrastruktur, och försvaret och Nato pekar på att Sveriges skick inte duger.

Vi ska självklart ha respekt för varje skattekrona, och vi visar med våra förslag att man kan kombinera kapacitetsförstärkningar med att ta tag i underhållsskulden samtidigt som vi gör mer för att uppnå den kostnadskontroll som Sverige måste ha. Här har regeringen fortfarande inga lösningar.

(Applåder)

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

Fru talman! Jag tackar för debatten. Jag tycker att vi, som flera har varit inne på, har haft en konstruktiv ton. Jag har full respekt för att man vill lyfta olika objekt, och jag har understrukt att behoven är stora i svensk infrastruktur.

Fru talman! Jag hade dock önskat mig lite mer självvrannsakan när man för bara fyra år sedan fick en rapport från Riksrevisionen med rubriken *Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla*. Riksrevisionen pekade i rapporten på att kostnaderna för åtgärderna visade sig överstiga den tillgängliga ekonomiska ramen inom planperioden. Listan med åtgärder var för lång. Man var tvungen att fortsatt slarva med un-

derhåll och skära ned på det digitala signalsystemet, vilket hotar järnvägens funktionalitet, med många miljarder. Man struntade i olika satsningar som var nödvändiga för att öka kapaciteten på Malmbanan och Öresundsbron.

När regeringen avbröt planeringen för den nya stambanan för höghastighetståg visade Riksrevisionen att det sparade in 162 miljarder i kommande planer. Jo, det stämmer, Aylin Nouri – det är bara att läsa Riksrevisionens rapport!

Det ska sättas i relation till att vi nu kan ta tag i underhållsskulden och göra nödvändiga investeringar, inte minst för att stärka robustheten i den svenska infrastrukturen.

Jag är inte här för något blame game i dag, men jag tror att det är väldigt viktigt att säga att detta har byggts upp under decennier. Därför är det också viktigt med ett politiskt ansvarstagande när vi nu ser till att få ut mer pengar till infrastruktur och få mer infrastruktur för pengarna.

Utöver den budget på 1 200 miljarder kronor som är historiskt stor i fasta priser har regeringen aviserat ett alternativt genomförande av infrastrukturprojekt. Vi har också en pott till det civila försvaret på totalt 50 miljarder kronor, där en betydande del kan gå till infrastruktur.

Detta kommer förstås att vara viktigt när vi rustar Sverige starkt. Man måste kunna lita på infrastrukturen i vårt avlånga land. Det tar regeringen nu ansvar för.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2025/26:59 om engelskspråkig undervisning i utbildning enligt svensk läroplan

Anf. 51 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L):

Fru talman! Linus Sköld har frågat mig hur jag avser att agera för att ändra skollagens bestämmelser och när vi kan förvänta oss att ett sådant initiativ kommer att tas. Linus Sköld har även frågat mig hur jag kan agera för att Skolinspektionen ska göra vad som är möjligt för att även barn i skolor med engelskspråkig undervisning ska få en utbildning av hög kvalitet under tiden som nya regler utarbetas.

Jag vill inleda med att slå fast att alla elever i Sverige ska få undervisning av hög kvalitet. Skickliga lärare är den enskilt viktigaste faktorn för kvaliteten i undervisningen, och de spelar en avgörande roll för barnens och elevernas lärande.

Under den sammanlagda tid som en elev får engelskspråkig undervisning får högst hälften av undervisningen ges på engelska. Skolinspektionen är ansvarig för och beslutar om huruvida en huvudman som vill anordna undervisning på engelska får göra det. För att få anordna undervisning på engelska ställs bland annat krav på att undervisningen ska hålla god kvalitet och att eleverna får tillräckliga kunskaper i svenska för att nå målen för utbildningen.

Det finns också krav på att lärare som undervisar på engelska har legitimation och behörighet eller att läraren har en utländsk lärarutbildning som motsvarar en svensk lärarexamen och kompetens att undervisa i språk-

Prot. 2025/26:25
24 oktober

*Svar på
interpellationer*

ket. Skolinspektionens uppdrag att granska kvalitet och utöva tillsyn över verksamheter och huvudmän omfattar även verksamheter där undervisning ges på engelska. Skolinspektionen kan återkalla ett beslut om att få anordna undervisning på engelska om kraven inte uppfylls.

Skolinspektionens granskning *Kvaliteten i engelskspråkig undervisning när den ges i andra ämnen än språk* visar att kvaliteten i den undervisning som bedrivs på engelska kan höjas på 27 av de 30 granskade skolorna. I granskningen framkommer att många skolor saknar kunskap om hur de ska lära ut både språket och ämnet samtidigt. Även om granskningen inte ger en nationell bild är resultaten oroande. Kunskaper i svenska språket är avgörande för att utveckla nya kunskaper och i förlängningen för att kunna vara delaktig i samhället.

Mot bakgrund av de kvalitetsbrister som har framkommit och att antalet skolor med tillstånd att bedriva delar av undervisningen på engelska har ökat kraftigt sedan bestämmelserna infördes kan det finnas skäl att se över regleringen. Jag kan komma att återkomma till hur en eventuell översyn av regelverket ska tas vidare.

Då interpellanten anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet medgav andre vice talmannen att Kadir Kasirga (S) i stället fick delta i interpellationsdebatten.

Anf. 52 KADIR KASIRGA (S):

Herr talman! Tack, utbildningsminister Simona Mohamsson, för svaret! Den här interpellationen har skickats in av min riksdagskollega Linus Sköld, och det är en högaktuell fråga.

Herr talman! Det här handlar om mer än språket; det handlar om likvärdighet, kvalitet, hur långt vi låter marknadens logik prägla svensk skola och om elevernas rätt till en jämlik utbildning, oavsett bakgrund eller vilken skola de går i.

Skolinspektionens senaste granskning av engelskspråkig undervisning enligt svensk läroplan visar att 27 av 30 skolor har brister i kvaliteten. Det är ett underkännande av ett system där undervisningen allt oftare drivs av bolag med fokus på att göra vinster för sina aktieägare och inte på att ge eleverna bästa möjliga undervisning. Det är ett symptom på något större, nämligen marknadsiseringen av svensk skola.

När riskkapitalbolagen får driva skolor där undervisning till stor del bedrivs på engelska är syftet inte alltid pedagogiskt. Det handlar om att skapa ett varumärke som säljer. Engelska blir ett marknadsföringsargument, inte ett verktyg för att lära. Föräldrar och elever lockas av löften om internationell profil och bättre framtidsmöjligheter, men bakom fasaden visar Skolinspektionens rapport att många elever inte får tillräckligt med undervisning av lärare som behärskar språket tillräckligt väl och att undervisningen ofta saknar metodik för att integrera språk och ämnen.

Herr talman! Vi socialdemokrater menar att skolan inte ska vara en marknad utan en samhällsbärare. När elever riskerar att få sämre utbildning på grund av skolbolagens oreflekterade användning av engelska måste politiken agera och ta ansvar.

Vi vet att 27 av de 30 granskade skolornas undervisning och verksamhet fortfarande pågår, trots bristerna. Utbildningsministern säger i sitt svar att hon kan komma att återkomma med en översyn av regelverket. Min

fråga till utbildningsministern blir därför: När tänker ministern ta initiativ till en konkret lagändring? När får vi en proposition som stärker kravet på svensk lärarlegitimation och säkrar att minst 75 procent av undervisningen sker på svenska?

Prot. 2025/26:25
24 oktober

*Svar på
interpellationer*

Anf. 53 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L):

Herr talman! En välfungerande skola är grunden till att fler ska få möjlighet till en bra framtid. Internationella studier visar att svenska elevers kunskapsresultat har sjunkit de senaste åren. Det finns fristående skolor med många obehöriga lärare och problem med betygsinflation.

Regeringen anser att det finns inbyggda fel i friskolesystemet som helhet, och vi vill göra en helrenovering av friskolesystemet genom att ändra drivkrafterna och incitamenten.

Det finns mycket som är bra i svensk skola men också mycket som kan bli bättre. Vi behöver tydligare kunskapsinriktning i skolan, och vi arbetar därför med förslag om bland annat en ny läroplan, ett nytt betygssystem och en ny lärarutbildning. Skolan ska vara en plats där elever utvecklar nya kunskaper både i språk och i andra ämnen. Det är därför viktigt att undervisningen håller en hög kvalitet.

Det finns i dag, som sagt, möjligheter för skolor att anordna delar av undervisningen på engelska, och det finns, bland annat, krav på att undervisningen ska hålla god kvalitet och att lärare som undervisar på engelska har god kompetens att undervisa på just engelska. Men det finns också indikatorer på att undervisningen på skolor som anordnar delar av undervisningen på engelska kan förbättras. Det kan därför finnas skäl att se över de bestämmelser som finns i dag.

Anf. 54 KADIR KASIRGA (S):

Herr talman! Jag tackar för svaret, utbildningsminister Simona Mohamsson!

Låt oss vara ärliga: Jag tror inte att vi behöver en kosmetisk renovering av friskolesystemet, vilket är vad ministern egentligen säger. Regeringen har haft chansen att agera under tre år. Men när vi socialdemokrater föreslog förändringar för att komma åt systemfelen i skolans marknadslogik för att stoppa riskkapitalbolagens vinstjakt på barns utbildning röstade ministerns eget parti nej till vårt förslag. Så länge friskolor tillåts konkurrera om elever med engelskspråkig undervisning som säljargument utan krav på kvalitet kommer problemen att fortsätta.

Det är glädjande att regeringen erkänner bristerna, men regeringen vägrar att ta i själva grundorsaken: vinstdrivna aktörer i ett system där elever har blivit kunder och undervisningen en produkt. Det handlar inte om att vara emot engelska och undervisning i engelska språket; det handlar om att språket i skolan ska vara ett pedagogiskt val, inte ett marknadsföringsknep. Det handlar om att lärare ska ha rätt kompetens och språkkunskaper och att elever ska kunna utveckla sitt svenska språk. Svenska språket är ju grunden för demokratisk delaktighet, inkludering, vidare studier, arbetsmarknaden och samhällsengagemang.

Herr talman! Sanningen är att en elev i dag kan gå hela sin grundskoletid på en svensk skola där majoriteten av undervisningen sker på engelska, med lärare som inte behärskar svenska språket. Det har Skolinspektionens rapport visat. Det är inte bara ett kvalitetsproblem utan även ett likvärdighetsproblem. För barn till högutbildade föräldrar kan engelska miljöer kännas inspirerande, men för barn som växer upp i hem där svenska redan är ett andraspråk kan detta bli ett dubbelt språkhinder. Om vi inte agerar riskerar vi alltså att förstärka både klassklyftor och segregation.

Forskningen har också varit tydlig med att barn lär sig bäst på sitt starkaste språk. Engelska som undervisningsspråk kan fungera men bara om det görs medvetet med utbildade lärare och pedagoger som även behärskar svenska språket. Jag tror att vi är överens i den analysen.

Skolinspektionen har visat att de här skolorna inte klarar undervisningen i dag. Jag hoppas verkligen, som jag sa i mitt första inlägg, att regeringen tar det på allvar och kommer med en proposition till riksdagen, agerar och går från läpparnas bekännelse, från ord till handling.

Anf. 55 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L):

Herr talman! Skolan är en av regeringens främsta prioriteringar. Regeringen arbetar med många och omfattande åtgärder för att förbättra den svenska skolan. Förslag bereds nu om bland annat en ny läroplan, ett nytt betygssystem, ökad trygghet och studiero, ett nytt stödssystem, en reglering av tid för undervisning och höjd kvalitet på lärarutbildningen.

I budgetpropositionen för 2026 föreslår regeringen att förskola och skola tillförs 4,3 miljarder kronor. För 2026–2028 beräknar regeringen att medlen uppgår till 14 miljarder kronor.

Utöver de reformer som bereds nu finns satsningar på exempelvis en förstärkning av kunskapsbidraget och statsbidraget för kvalitetshöjande åtgärder i förskolan och en förlängning av statsbidrag för säkerhetshöjande åtgärder inom skolväsendet. Vi gör mycket för skolan.

Jag delar interpellantens oro, framför allt vad gäller vikten av det svenska språket. Jag delar också bedömningen att det finns skäl att se över nuvarande bestämmelser. En ändring av bestämmelserna behöver föregås av en noggrann analys i en utredning. Jag kan återkomma om hur en eventuell översyn av ett regelverk ska tas vidare.

Anf. 56 KADIR KASIRGA (S):

Herr talman! Det här är en väldigt viktig fråga. Den berör även systemfelet i svensk skola, det vill säga marknadsskolan.

Vi socialdemokrater står för en skola som håller ihop Sverige, inte en som delar upp barn efter marknadssegment. Här behöver regeringen, och särskilt Liberalerna, om de står bakom sina ord, helt enkelt rycka upp sig.

Regeringen säger sig vilja se över regelverket, men att se över räcker inte längre. Vi behöver handling nu. Vi behöver sätta stopp för de system som tillåter vinstjakt på elevernas bekostnad. Vi behöver säkra att svenska språket har en stark och självklar plats i undervisningen. Det spelar ingen roll om det är en kommunal skola eller om det är Internationella Engelska Skolan.

Vi behöver garantera att varje lärare, oavsett språk, har rätt behörighet och stöd för att ge eleverna bästa möjliga utbildning. När regeringen är

redo att faktiskt ta itu med skolans marknadssystem och sätta elevernas rätt till kunskap före marknadsskolans rätt till vinst kommer vi socialdemokrater också att stå redo att samarbeta. Men till dess kommer vi att fortsätta att påminna om vad som står på spel: en jämlik skola, ett sammanhållet samhälle och varje barns rätt till kunskap på ett språk de verkligen förstår. Då måste man ge sig på kärnproblemet, och det är marknadsskolan. Den måste man sätta stopp för.

Anf. 57 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L):

Herr talman! Jag delar bedömningen att det kan finnas skäl att se över bestämmelserna om engelskspråkig undervisning. Men jag delar inte bedömningen att regeringen gör för lite. Regeringen föreslår historiska satsningar på skolan de närmaste åren. Just nu bereds flera omfattande reformer för att stärka svensk skola.

Skolinspektionen har ett viktigt uppdrag att granska huvudmän, skolor och andra verksamheter. Syftet är bland annat att alla barn och elever ska få en likvärdig utbildning av god kvalitet i en trygg miljö.

Det är viktigt att Skolinspektionen har förutsättningar att utföra sitt uppdrag. För att myndigheten ska kunna öka sin närvaro och göra fler inspektioner, bland annat oanmälda besök, behöver kapaciteten i Skolinspektionens verksamhet stärkas. Regeringen har därför under mandatperioden förstärkt Skolinspektionens granskningsverksamhet med totalt 25 miljoner kronor för 2024 och 47 miljoner kronor för 2025. Granskningsverksamheten beräknas förstärkas ytterligare under 2026 och 2027. Det är också viktigt att se till att alla barn kan garanteras en utbildning av hög kvalitet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 23 oktober

2025/26:90 Ökande priser i Gotlandstrafiken

av *Hanna Westerén* (S)

till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD)

2025/26:91 Kostnadskontroll i statens infrastrukturprojekt

av *Aylin Nouri* (S)

till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD)

2025/26:92 De mindre universitetens betydelse för hela landet

av *Peder Björk* (S)

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

2025/26:93 Barnfattigdomen i Sverige

av *Arber Gashi* (S)

till äldre- och socialförsäkringsminister Anna Tenje (M)

Prot. 2025/26:25
24 oktober

*Svar på
interpellationer*

§ 15 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 23 oktober

2025/26:112 Säkerhet på strategiskt viktiga arbetsplatser

av *Hanna Westerén* (S)

till arbetsmarknadsminister Johan Britz (L)

2025/26:113 Svenskt förbands begränsningar i FLF Finland på grund av Ottawakonventionen

av *Björn Söder* (SD)

till försvarsminister Pål Jonson (M)

2025/26:114 Industrifisket i Östersjön

av *Fredrik Lundh Sammeli* (S)

till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

2025/26:115 Det rörliga och flytande kulturarvet

av *Mats Berglund* (MP)

till kulturminister Parisa Liljestränd (M)

2025/26:116 Trygg arbetsmiljö i återvinningsbranschen

av *Arber Gashi* (S)

till arbetsmarknadsminister Johan Britz (L)

2025/26:117 Nordisk försvars- och säkerhetskommision

av *Markus Kauppinen* (S)

till EU-minister Jessica Rosencrantz (M)

§ 16 Kammaren åtskildes kl. 12.05.

Sammanträdet leddes

av andre vice talmannen från dess början till och med § 13 anf. 51 (delvis)
och

av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

REBECCA HEINEMANN

/Olof Pilo

§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Anmälan om ersättare.....	1
§ 3 Avsägelse.....	1
§ 4 Anmälan om kompletteringsval.....	2
§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövning.....	2
§ 6 Anmälan om fördröjt svar på interpellation	3
§ 7 Anmälan om faktrapromemoria	3
§ 8 Anmälan om granskningsrapport	3
§ 9 Ärende för hänvisning till utskott	3
§ 10 Svar på interpellationerna 2025/26:27 och 57 om uttalanden om ätstörningsvård.....	3
Anf. 1 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD).....	3
Anf. 2 MARKUS KALLIFATIDES (S).....	5
Anf. 3 MATHIAS TEGNÉR (S)	6
Anf. 4 ANNA VIKSTRÖM (S).....	7
Anf. 5 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD).....	8
Anf. 6 MARKUS KALLIFATIDES (S).....	9
Anf. 7 MATHIAS TEGNÉR (S)	10
Anf. 8 ANNA VIKSTRÖM (S).....	10
Anf. 9 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD).....	11
Anf. 10 MARKUS KALLIFATIDES (S).....	12
Anf. 11 MATHIAS TEGNÉR (S)	12
Anf. 12 Socialminister JAKOB FORSSMED (KD).....	13
§ 11 Svar på interpellation 2025/26:30 om utvärdering av planeringsstimulanser.....	14
Anf. 13 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	14
Anf. 14 MARKUS KALLIFATIDES (S).....	14
Anf. 15 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	15
Anf. 16 MARKUS KALLIFATIDES (S).....	16
Anf. 17 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	17
Anf. 18 MARKUS KALLIFATIDES (S).....	18
Anf. 19 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	18
§ 12 Svar på interpellation 2025/26:44 om bortplockade objekt i nationella stråk.....	19
Anf. 20 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	19
Anf. 21 AYLIN NOURI (S).....	20
Anf. 22 ÅSA ERIKSSON (S).....	21
Anf. 23 KENNETH G FORSLUND (S)	21
Anf. 24 LINNÉA WICKMAN (S)	22
Anf. 25 OLA MÖLLER (S)	23
Anf. 26 MATTHIAS JONSSON (S).....	24
Anf. 27 PETER HULTQVIST (S)	25

Anf. 28 ZARA LEGHISSA (S).....	26
Anf. 29 LENA BÄCKELIN (S)	27
Anf. 30 ÅSA KARLSSON (S).....	28
Anf. 31 EVA LINDH (S)	29
Anf. 32 KADIR KASIRGA (S)	30
Anf. 33 PER-ARNE HÅKANSSON (S).....	30
Anf. 34 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	31
Anf. 35 AYLIN NOURI (S).....	32
Anf. 36 ANDRE VICE TALMANNEN	33
Anf. 37 KENNETH G FORSLUND (S).....	33
Anf. 38 LINNÉA WICKMAN (S).....	34
Anf. 39 OLA MÖLLER (S)	34
Anf. 40 MATTIAS JONSSON (S).....	35
Anf. 41 PETER HULTQVIST (S)	35
Anf. 42 ZARA LEGHISSA (S).....	36
Anf. 43 LENA BÄCKELIN (S)	36
Anf. 44 ÅSA KARLSSON (S).....	37
Anf. 45 EVA LINDH (S)	37
Anf. 46 KADIR KASIRGA (S)	37
Anf. 47 PER-ARNE HÅKANSSON (S).....	38
Anf. 48 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	39
Anf. 49 AYLIN NOURI (S).....	40
Anf. 50 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD).....	40
§ 13 Svar på interpellation 2025/26:59 om engelskspråkig undervisning i utbildning enligt svensk läroplan	41
Anf. 51 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L).....	41
Anf. 52 KADIR KASIRGA (S)	42
Anf. 53 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L).....	43
Anf. 54 KADIR KASIRGA (S)	43
Anf. 55 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L).....	44
Anf. 56 KADIR KASIRGA (S)	44
Anf. 57 Utbildnings- och integrationsminister SIMONA MOHAMSSON (L).....	45
§ 14 Anmälan om interpellationer	45
§ 15 Anmälan om frågor för skriftliga svar	46
§ 16 Kammaren åtskildes kl. 12.05.	46