

Tisdagen den 25 oktober

Kl. 13.00–14.16

---

### § 1 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 27 oktober kl. 14.00*.

### § 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2015/16:58 för tisdagen den 30 augusti i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från konstitutionsutskottet.

### § 3 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

*Interpellation 2016/17:42*

Till riksdagen

Interpellation 2016/17:42 Regeringens agerande angående Nordstream 2

av Hans Wallmark (M)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 10 november 2016.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokat engagemang och resa.

Stockholm den 24 oktober 2016

Utrikesdepartementet

Margot Wallström (S)

Enligt uppdrag

*Svante Liljegen*

Tf. expeditionschef

#### § 4 Anmälan om faktapromemorior

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

2016/17:FPM17 Direktiv om en europeisk kommunikationslag och ny förordning om Berec KOM(2016) 590, KOM(2016) 591 till trafikutskottet  
2016/17:FPM18 Förordning om en fond för hållbar utveckling inom ramen för den externa investeringsplanen KOM(2016) 581, KOM(2016) 586 till utrikesutskottet

#### § 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Näringsutskottets betänkanden

2016/17:NU7 En samlad torvprövning

2016/17:NU6 Konkurrensskadelag

2016/17:NU5 Kollektiv förvaltning av upphovsrätt

Finansutskottets betänkanden

2016/17:FiU6 AP-fondernas verksamhet t.o.m. 2015

2016/17:FiU8 Utvecklingen inom den kommunala sektorn

Justitieutskottets betänkanden

2016/17:JuU2 Genomförande av EU:s försvarardirektiv

2016/17:JuU3 Riksrevisionens rapport om Säkerhets- och integritetsskyddsnämndens tillsyn över brottsbekämpande myndigheter

Civilutskottets betänkande

2016/17:CU2 Företagens rapportering om hållbarhet och mångfaldspolicy

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande

2016/17:MJU4 Vildsvin och viltskador

Trafikutskottets betänkande

2016/17:TU3 Genomförande av EU:s direktiv om arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar

Utbildningsutskottets utlåtande

2016/17:UbU7 Ny kompetensagenda för Europa

Finansutskottets utlåtande

2016/17:FiU18 EU-förslag om europeisk statistik om personer och hushåll

Anf. 1 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S):  
Herr talman! Jonas Jacobsson Gjörtler har frågat mig

1. om jag är beredd att nu ändra elområdesindelningen för att minska risken för prisskillnader mellan elområdena
2. om jag är beredd att – enligt det utredningsförslag som tidigare presenterats – nu uppdra åt Svenska kraftnät att garantera minimikapaciteten mellan elområdena, för att minska risken för prisskillnader mellan dem
3. på vilket sätt jag och regeringen avser att agera för att säkerställa att den kraftigt försenade Sydvästlänken nu färdigställs och tas i drift utan ytterligare förseningar
4. vilka andra åtgärder som jag är beredd att vidta för att dels minska risken för skenande elpriser, dels minska risken för prisskillnader mellan elområdena.

Jag vill börja med att konstatera att såväl jag som Affärsverket svenska kraftnät och Jonas Jacobsson Gjörtler alla är frustrerade över de förseningar som drabbat Sydvästlänken. Som vi alla vet beror förseningen på att leverantören inte har lyckats färdigställa projektet i tid.

Jonas Jacobsson Gjörtler och jag har tidigare debatterat denna fråga i kammaren vid två tillfällen, och mina svar kvarstår. Precis som den tidigare energiministern och den tidigare regeringen anser jag att Sydvästlänken först bör sättas i drift, även om den är försenad, och effekterna av denna analyseras innan eventuella marknadsingrepp kan vara aktuella. Det vore att göra saker i fel ordning att först göra ett ingrepp på marknaden och sedan invänta idrifttagandet av Sydvästlänken.

I mina tidigare svar har jag också tagit upp att de långsiktigt bästa åtgärderna för att eliminera eventuella prisskillnader mellan elområden är att förstärka överföringskapaciteten samt att ge bättre förutsättningar för investeringar i ny elproduktionskapacitet.

Det jag därför vill lägga till mina tidigare svar är att vi nu har en historisk blocköverskridande energiöverenskommelse att luta oss emot som ger förutsättningar för både investeringar i transmission och produktion. I överenskommelsen är vi överens om att fortsätta utveckla den gemensamma nordiska elmarknaden och att överföringskapaciteten ska öka, såväl inom Sverige som mellan Sverige och dess grannländer. Överenskommelsen ger också förutsättningar för investeringar i ny elproduktion via elcertifikatssystemet, men också en bättre förutsägbarhet för investering i andra kraftslag.

Anf. 2 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Tack, statsrådet Baylan, för svaret! Det stämmer att vi har samtalat om den här frågan vid ett par tillfällen tidigare.

Bakgrunden är den indelning i elområden som Sverige lever med sedan hösten 2011. Det innebär i praktiken att det finns fyra olika områden där elpriset stundtals kan vara olika. Vi behöver inte gå in på hela den komplicerade grunden för hur det hela ser ut. Men kortfattat är det så att i områden

där man ont om elproduktion och begränsad överföringskapacitet från andra angränsande områden är risken större för ett högre elpris, och det omvända gäller också.

I praktiken betyder det att det i elområde 4, som är det sydligaste området, är större risk för högt elpris än vad det är i resten av landet, och det gäller i viss mån även elområde 3. En del av bakgrunden till detta är att man har avvecklat produktionskapacitet i söder. Stängningen av Barsebäck är det mest tydliga exemplet då en omfattande andel av den elproduktion som fanns i söder upphörde, vilket i grunden är väldigt olyckligt eftersom man då inte gjorde det som man borde ha gjort, det vill säga att bygga ut överföringskapaciteten.

Detta var inte ett direkt akut problem kostnadsmässigt för dem som bor i södra Sverige förrän elområdesindelningen kom till. Den uppkom som en effekt av att vi var tvungna att hantera klagomål från danskarna. När det var effektbrist i söder valde Svenska kraftnät att stänga gränsen mot Danmark, att inte skicka mer el i den riktningen. Det får man inte göra, enligt EU:s konkurrensregler. Alla måste behandlas likadant oberoende av land, så därför var man tvungen att hitta en annan lösning. Då var elområdesindelning den modell som Svenska kraftnät till slut valde att gå vidare med.

Elområdesindelningen skapar en rad problem, och det har den gjort hela tiden, men problemen varierar beroende på andra förhållanden, till exempel hur mycket vatten det finns i magasinen uppe i Norrland och hur mycket kraft som kan produceras. Hur ser väder och vind ut i övrigt? Hur mycket el kommer in från andra energislag såsom förnybart? Hur går de kvarvarande kärnkraftsreaktorerna för tillfället? Hur ser det ut i angränsande områden även utanför Sverige? Det är en lång rad faktorer som spelar roll här.

Indelningen är inte den enda lösning som hade varit möjlig. Det hade gått att göra på andra sätt, som inte hade drabbat konsumenterna i elområde 4. Elområdesindelningen leder till att både privatkonsumenter och företag stundtals får högre elpriser. Statistiken visar att det inte är ett konstant problem, men det händer emellanåt. För privatkonsumenterna handlar det om några hundralappar. Det är inte enorma kostnader, men principiellt mycket tvivelaktiga.

Det är ett större problem för den elintensiva industrin. Där har man små marginaler, och man köper in el på lång sikt och till fasta priser. Även om prisskillnaderna stundtals är lägre än vad man har trots får man ändå betala mellanskillnaden därför att man tar höjd för en eventuell prisskillnad. Det innebär att konkurrenskraften försämras tydligt för de företag som finns i framför allt elområde 4. Detta sker helt till följd av politiska beslut om att avveckla elproduktion och av brist på följdbeslut att bygga ut kraftkapaciteten.

Energiministern och jag är helt överens om att det viktigaste sättet att lösa detta på sikt är att bygga ut mer elproduktion i söder och att förstärka överföringskapaciteten. Ett problem är dock att detta ideligen försenas.

Min fråga är varför energiministern inte vill göra någonting åt problemet här och nu.

Anf. 3 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S):

Herr talman! Tack, ledamoten, för en viktig diskussion!

Precis som ledamoten säger är Sydvästlänken försenad. Anledningarna till det är många. Leverantören har inte kunnat hålla det som utlovats. En annan orsak kan också vara att man har valt en annan teknik, som har visat sig mer komplicerad. Jag tror att Jonas Jacobsson Gjörtler kan hålla med om att Svenska kraftnät nog gör vad man kan för få det hela på plats. Min förhoppning är naturligtvis att Svenska kraftnät ska kunna få detta på plats och påbörja överföringen den här månaden, men det beror helt på teknik och på hur det hela utvecklas.

Så är det alltid när man väljer en annan typ av teknik än den beprövade, och det är inget argument för att man inte ska göra det. Det ska man vara medveten om, och det tror jag också att den förra regeringen var när man gemensamt med Svenska kraftnät tog beslutet att välja modellen med nedgrävd kabel. Det kanske innebär större utmaningar än den beprövade tekniken med att transportera el i luften, vilket huvudsakligen har använts under de senaste hundra åren när det gäller överföring inom landet.

Precis som Jonas Jacobsson Gjörtler säger är det klart att det kan uppstå skillnader. Det är inte bara när vi har debatterat och diskuterat den här frågan som ledamoten har engagerat sig. Det talar ju till ledamotens fördel att han under lång tid har varit engagerad. Jag vill citera ledamoten från en debatt under 2011 när elområdesindelningen beslutades av Svenska kraftnät efter – precis som Jonas Jacobsson Gjörtler säger – påtryckningar från EU. ”Jag tycker att det är anmärkningsvärt att man försöker skrämma upp invånarna i södra Sverige genom att överdriva effekterna.” Så sa Jonas Jacobsson Gjörtler 2011 när landet hade en M-ledd regering som tog beslut om elområdesindelningen. Det ledamoten sa var sant då. Jag tror också att det är sant i dag.

Det är viktigt att komma ihåg detta när vi diskuterar vad vi ska göra åt problemet. Vi delar uppfattningen att i grund och botten bör elpriserna vara likvärdiga i hela landet. Men med de regler och med de brister i överföringskapacitet som finns ansåg den förra regeringen liksom Svenska kraftnät att detta var nödvändigt och gjorde därför på detta sätt.

Nu jobbar vi steg för steg för att se till att överföringskapaciteten byggs ut så att skillnader mellan elpriser i olika delar av landet inte ska finnas. I den blocköverskridande energiöverenskommelsen, som Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Moderaterna, Kristdemokraterna och Centern står bakom, pekar vi tydligt ut just utbyggnaden och kapaciteten såväl inom landet som i förhållande till angränsande länder för att göra systemet mycket mer effektivt. Vi ska se till att hushållen och industrierna får den el de behöver till konkurrenskraftiga priser. Detta kommer långsiktigt att ha stor påverkan.

Steg för steg har regeringen försökt att se till att säkra el till konkurrenskraftiga priser i hela landet. Det kommer vi att fortsätta med. Vi kommer att lägga fram förslag till riksdagen i enlighet med denna uppgörelse. Det kommer naturligtvis också att handla om förstärkning av överföringskapaciteten.

Precis som Jonas Jacobsson Gjørtler säger kan vi när vi har Sydväst-länken på plats självklart titta på om det går att göra ytterligare insatser för att minimera de eventuella effekter som detta skulle kunna få. Jag vill dock återkomma till det som Jonas Jacobsson Gjørtler själv sa 2011 när detta infördes, nämligen att man inte ska överdriva effekterna. De finns, men de är inte så stora. Och då är det dumt att skrämman upp hushåll och industrier i onödan.

Anf. 4 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Tack, statsrådet! Det sista kan vi vara helt överens om. Det är ingen som är ute efter att skrämman upp någon. Det stämmer att jag uttryckte mig på det sättet 2011, och jag gör det gärna igen, för syftet var inte att skrämman.

Jag tycker att jag försökte redogöra ganska sakligt för hur det ligger till. De räkneexempel som jag använde när jag beskrev vad det kostar för hushåll eller olika delar av näringslivet är korrekta. De är inte påhittade och inte heller några skrämmanelargument, utan detta är faktiska siffror som visar vad det här kan innebära.

Man ska inte skrämman upp folk, men man ska heller inte nonchalera problemet och låtsas som att det inte finns eller att det inte innebär några kostnader. Framför allt för elintensiv industri handlar det om omfattande kostnader. Det skapar såklart problem för konkurrenskraften, som redan är ett problem i många av dessa sektorer. Marginalerna är små, och det är tufft.

Om man befinner sig i södra Sverige och vill flytta produktionen är sannolikheten inte särskilt stor att man flyttar den till Norrland för att det är något billigare där. Man flyttar i stället till ett helt annat land. Då tappar vi industrin, och vi tappar arbetskraft. Jag önskar att energiministern vill se detta problem och denna utmaning.

Jag delar också bedömningen vad gäller energiöverenskommelsen. Den ger möjligheter att förbättra situationen. Bland annat öppnas möjligheten att återinvestera i kärnkraft. Vi behöver basproduktion som klarar att leverera enligt basindustrins behov. Jag tror att det är en viktig komponent. I den delen är vi överens.

Det vi inte är överens om gäller hur man ska hantera elområdesreformen här och nu, liksom det faktum att elområdena skapar de prisskillnader som utgör ett problem för konkurrenskraften. Statsrådet säger i sitt svar ”att Sydvästlänken först bör sättas i drift, även om den är försenad, och effekterna av denna analyseras innan eventuella marknadsingrepp kan vara aktuella”. Jag vill uppehålla mig lite vid detta.

Statsrådet beskriver förändringar i elområdesindelningen som vore det en form av marknadsingrepp. Men elområdesindelningen i sig är ett marknadsingrepp – hela elmarknaden är full av marknadsingrepp. Det här är en väldigt reglerad marknad med åtskilliga begränsningar för vad man får och inte får göra. Det blir märkligt om statsrådet försöker få det att låta som om nuvarande ordning med en indelning i fyra områden är ett slags naturlag och om man ändrar på detta är det ett marknadsingrepp. Det stämmer inte med hur det ser ut.

Att välja en annan lösning hade varit fullt möjligt. Man kan fortfarande göra det. Innan man bestämde sig för att göra den här indelningen så det att det inte var aktuellt med fyra områden. Bland andra Svensk Energi och Svenska kraftnät tog fram en rapport, den så kallade Pomperapporten, i vilken man utslöt en indelning i fyra områden. Man talade i stället om att dela in landet i två områden. Det hade varit bättre.

Alliansregeringen tog frågan på stort allvar. Man såg problemet, även om man också tyckte att det var viktigt att få Sydvästlänken på plats. För att se på andra tänkbara alternativ gjordes en utredning. I den rapport som togs fram 2013 presenterades ett förslag om mothandel som tänkbar lösning. Detta förordade dessutom utredaren. Jag har inte fått något bra svar från statsrådet varför den dörren nu ska vara stängd.

Vänta på Sydvästlänken kan man i och för sig göra, men problemet är egentligen större *innan* den är på plats. Det är angeläget att göra detta redan nu. Problemet kan dock vara stort även efter att Sydvästlänken kommit på plats, eftersom vi har andra nya förbindelser, till exempel Nordbalt till Baltikum, som kan påverka elflödena i den andra riktningen.

Anf. 5 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S):

Herr talman! Låt mig för tydlighetens skull framföra fakta: Sverige har i dag bland de mest konkurrenskraftiga elpriserna i hela EU – ja, i hela Europa. Om ledamoten inte delar denna uppfattning får han gärna säga vilket land som har mer konkurrenskraftiga priser. Sverige har i dag den största andelen förnybar elproduktion, och därmed klimatanpassad elproduktion, i hela Europeiska unionen. Den består huvudsakligen av vattenkraft men alltmer av vindkraft. Därutöver har vi kärnkraftsel, och även den är koldioxidsnål. Leveranssäkerheten är bland den högsta i Europeiska unionen.

Allt detta bör framhållas när man talar om att industrier skulle flytta ut på grund av elpriser eller brist på el. Så är det inte. Sverige är i dag en av Europas största exportörer av elektricitet. Förra året såldes över 22 terawattimmar till i huvudsak vårt östra grannland Finland.

Detta är viktigt att framhålla så att inte tvivel uppstår helt i onödan. Enligt den uppgörelse som vi har gjort, där bland andra socialdemokrater och moderater ingår, har vi också kommit överens om att Sverige fortsatt bör sikta på att vara nettoexportör av elektricitet. Förutom ekologisk hållbarhet och leveranssäkerhet är ett av de viktigaste målen konkurrenskraftiga priser. Med vår uppgörelse har vi säkrat detta.

Jonas Jacobsson Gjörtler bör nog lyssna på sina egna ord från 2011: Överdriv inte effekterna i ett läge som är väldigt gott!

Precis som ledamoten säger finns det naturligtvis variationer. Förutom de faktorer ledamoten själv pekar på brukar efterfrågan på el även påverkas av väder och vind och hur det ser ut där ute. Under vintern är påverkan förstås större än under sommaren.

Det är som tidigare sagts ingenting vi hade önskat i Sverige. När vi hade en moderatledd regering i landet var det dock andra ljud i skällan. Låt mig än en gång få citera ledamoten från den interpellationsdebatt som hölls 2011: ”Områdesindelningen är en följd av krav från EU-kommissionen efter klagomål från Danmark. Det här är ingenting som jag tror att någon i Sverige egentligen ville ha. Det var ingenting som regeringen ville

ha och det är ingenting som regeringen eller vi här i riksdagen har fattat beslut om.” Precis så här är det. Det var sant 2011, och det är sant i dag.

Det tar tid att bygga ut kapaciteten, och det tror jag att vi alla är medvetna om. Nu gör vi vad vi kan. Förhoppningsvis får vi Sydvästlänken på plats under denna månad. Efter det gör vi en analys av vad vi ytterligare behöver göra för att gå vidare. Om man skulle börja i den andra änden och göra förändringar i ett läge när man har problem med överföringskapaciteten måste man ha väldigt torrt på fötterna, eftersom det skulle innebära ett marknadsingrepp. Annars riskerar man att hamna i samma läge som gjorde att elområdesindelningen infördes 2011, nämligen i bryderier med Europeiska unionens regler. Det tror jag att varken Jonas Jacobsson Gjörtler eller den nuvarande regeringen – eller för den delen den förra regeringen – vill hamna i.

När detta skedde år 2011 ville ingen av oss hamna i det här läget, som ledamoten själv sa. Men nu är det som det är, och vi försöker lösa det steg för steg. Vi gör det genom utbyggnad av infrastrukturen. Vi gör det också genom att i denna riksdag ingå en historisk överenskommelse som garanterar svenska hushåll och svenska industrier el till konkurrenskraftiga priser för lång tid framöver.

Anf. 6 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Det som statsrådet säger är korrekt – det är inte något riksdags- eller regeringsbeslut som ligger bakom detta, utan det var den lösning som Svenska kraftnät valde. Det innebär inte att man inte kan välja att göra någonting åt det här från regeringens sida om man upplever att det är ett problem. Det är klart att det går att göra det om man så önskar.

Jag delar dock bedömningen att Svenska kraftnät säkert gör vad de kan för att få Sydvästlänken på plats. Det finns ingen anledning att tro någonting annat. Men under tiden har vi stundtals problem med elpriserna i södra Sverige.

Jag var tydlig i mitt förra anförande, och jag vill vara tydlig igen: Det är inte så att jag vill skrämma upp någon. Det stämmer att vi på många sätt har en väldigt konkurrenskraftig elmarknad. Men när vi pratar konkurrenskraft generellt för industrin handlar det inte bara om elpriser, utan om en mix av alla faktorer som innebär kostnader för företagen. Även om elpriset skulle vara lågt kan en höjning av elpriset utgöra den lilla pinne på lasset som gör att kostnaderna totalt sett blir för höga för ett företag. Då har elpriset i grunden kanske inte varit problemet från början, men det kan bli det när man får betala en merkostnad beroende på elområdesindelningen. Det är ett problem, och det önskar jag att energiministern också kunde se.

Om vi sedan pratar om vad som sas förra perioden måste jag ändå påminna statsrådet Baylan om vad Socialdemokraterna sa i oppositionsställning före valet. Då lät det nämligen helt annorlunda från Socialdemokraterna. Carin Jämtin, som var partisekreterare, var väldigt tydlig med att elområdesindelningen skulle avskaffas. Er dåvarande talesperson i de här frågorna, Jennie Nilsson, som nu är ordförande i näringsutskottet och fortfarande ansvarar för de här frågorna i riksdagen för er del, skrev i en debattartikel att elområde 4 skulle avskaffas. Socialdemokraterna gav före valet ett löfte om att ändra elområdesindelningen. Hur blir det med det löftet, statsrådet Baylan?



Anf. 7 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S):

Herr talman! Jag börjar med ledamotens fråga. Ja, det är vår ambition att steg för steg bygga ut kapaciteten. Det började jag också med att säga. Vi delar ändå uppfattningen att det i grund och botten ska vara samma elpriser i hela landet. Nu sitter vi där vi sitter. Utifrån de grunder som framkommit och efter dialog med EU infördes det här under 2011. Då hade vi en moderatledd regering i landet.

Herr talman! Något som har hänt sedan 2011 och som jag tycker att det är viktigt att framhålla i det här läget, så att det inte blir en felaktig bild, är att elpriserna gått ned markant. I snitt har de gått ned med mer än 50 procent över ett årssnitt från 2011 till 2015. Det är också viktigt att framhålla att Sverige har stora överskott av el som vi exporterar till andra länder.

Det är även sant att Sverige har bland de lägsta priserna på elektricitet i hela Europeiska unionen. Låt mig bara jämföra med ett nära konkurrentland, Tyskland. Svenska konsumenter betalar mindre än hälften av vad tyska elkonsumenter betalar för sin el. Även det är viktigt att framhålla.

Med den energiuppgörelse som vi träffade i somras med fem partier har vi säkrat att det här också kommer att vara sant i framtiden. Vi kommer fortsatt att ha stora överskott. Det innebär inte att vi inte har utmaningar kvar. Det är klart att vi har det. Jag tror att det är viktigt att vi fortsätter på precis samma sätt som i samarbetet om energiuppgörelsen. Det är också viktigt att vi i den partigrupp som ska bildas efter att Energikommisionen är klar fortsätter att jobba med den här typen av frågor, som Jonas Jacobsson Gjörtlér lyfter. I grund och botten tycker vi självklart att det ska vara samma elpriser över hela landet, och då behöver vi också jobba med åtgärder som gör att vi kommer dithän. Det bästa är om vi gör det tillsammans.

Överläggningen var härmed avslutad.

#### **§ 7 Svar på interpellation 2016/17:45 om säkerhet och punktlighet på järnvägen**

Anf. 8 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Roland Gustbée har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att öka punktligheten i tågtrafiken och när förbättringar i punktligheten kan förväntas ske.

Jag delar Roland Gustbées uppfattning att en hög punktlighet i tågtrafiken är mycket viktig. Det handlar om att säkra pendlarens möjlighet att ta sig till och från jobbet i tid samt om att värna industrins godstransporter.

Det är Trafikverket som ansvarar för åtgärder och arbetsätt kopplat till säkerhet och punktlighet på den statliga järnvägen. De har att förhålla sig till de transportpolitiska målen, där aspekterna säkerhet och samhällsekonomisk effektivitet ingår.

Trafikverket har upprättade rutiner för vilka åtgärder som ska vidtas vid larm om obehöriga i spårområdet. Utifrån larmets karaktär avgörs om det är lämpligt med tågstopp, nedsatt hastighet för tåget på sträckan eller annan åtgärd. För att förebygga dessa typer av stopp och hastighetssänkningar bedriver Trafikverket ett systematiskt arbete för att förbättra säkerheten, exempelvis genom att stängsla in och kameraövervaka järnvägen

där obehörigt spårarbetande är vanligt. Åtgärderna ska minska antalet personpåkörningar och tågstopp.

En väl fungerande järnväg är en viktig del i regeringens samhällsbygge. Sedan regeringen tillträdde har anslaget till järnvägsunderhållet ökat kraftigt. Mellan 2016 och 2018 satsas 1,34 miljarder kronor extra på järnvägsunderhåll varje år. För 2017 sker dessutom en särskild satsning på kapacitetshöjande åtgärder på 200 miljoner kronor.

Regeringen har nyligen överlämnat en infrastrukturproposition till riksdagen. Med denna proposition föreslår regeringen att de ekonomiska ramarna för nästa planperiod, 2018–2029, ökar med drygt 100 miljarder kronor. Detta möjliggör bland annat en kraftfull satsning på drift och underhåll av järnvägen. Syftet med det är att långsiktigt skapa förutsättningar för en robust, punktlig och säker järnväg.

I regeringens nyligen antagna nystart för nollvisionen finns också tydliga inriktningar om att infrastrukturen ska bidra till att minska antalet självmord i transportsystemet där så är möjligt.

Sammantaget bidrar detta till en säkrare och punktligare järnväg till nytta för jobben och klimatet.

Anf. 9 ROLAND GUSTBÉE (M):

Herr talman! Jag tackar infrastrukturministern för svaret. Min interpellation är föranledd av de många förseningar som förekommer i järnvägstrafiken, specifikt dem som jag själv har uppmärksammat med personer i spåret. I Göteborg stoppades nyligen en stor del av trafiken av personer som befann sig i spårområdet. Det var inte bara i ett väderstreck som trafiken stoppades, vilket förmodligen berodde på att det var i närheten av stationen. Det här ledde i sin tur till att Trafikverket var tvunget att stänga av strömmen för en stor del av det berörda området, vilket ledde till ytterligare förseningar och svårigheter att få igång trafiken.

I fjärrtågstrafiken ligger punktligheten enligt den senaste statistiken på runt 80 procent. Det betyder att var femte resa är försenad. Förseningarna kan många gånger synas vara små. Men även om det rör sig om bara fem tio minuter leder de ofta till följd-förseningar, till att man missar en anslutning när man ska vidare. Nu mäter vi inte detta – vi mäter tågens försening, inte passagerarnas försening. Men passagerarnas försening är det som upplevs.

Stängsling och kameraövervakning är säkert bra åtgärder för att minska antalet människor i spårområdet, och det är nog det som man tänker på först. Men det måste finnas många andra tänkbara åtgärder, kanske exempelvis informationskampanjer för att höja medvetenheten om hur farligt det är att vara i spårområdet och om vilken samhällsskada man ger upphov till när man olovligen vistas i banans omedelbara närhet. Många gånger är det tanklöshet som det handlar om, till exempel att människor går och plockar bär i spårområdet eller ska frakta timmer över järnvägen och inte tänker på att det orsakar förseningar och besvär för många människor samt samhällsekonomiska kostnader.

Man skulle kunna fundera på bättre skyltning. Man skulle också kunna tänka på straffsatser för dem som med vilja bryter mot de föreskrifter som finns, inte minst när det gäller de förseningar som orsakas av kopparstöld-er, vilka har varit ganska betydande även på senare tid. Där skulle man

kunna tänka sig att de som gör detta skulle få betala inte bara böter utan även skadestånd för resenärernas förlorade tid.

Jag saknar förslag från regeringen när det gäller att komma till rätta med problem med mjukare satsningar. En stor del av ministerns svar handlar om infrastruktursatsningar och investeringar. Men det är inte vad interpellationen handlar om. Interpellationen handlar om att vidta de mjuka åtgärderna som finns i fyrstegsprincipen: tänk om och optimera. De åtgärderna får också mycket snabbare verkan än att vänta på att rälsen ska få förbättrat underhåll. Där är vi helt överens om att det behövs.

Anf. 10 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Detta med punktlighet har flera olika delar. Det kan handla om brister i infrastrukturen. Där tillskjuter vi, som jag sa, medel under innevarande mandatperiod men ger också ett betydande tillskott under nästa planperiod från 2018. Det kommer att vara alldeles nödvändigt för att säkerställa minskad förekomst av spårfel, växelfel, nedfallna kontaktledning, signalfel och allt vad som nu uppstår i spåren.

Samtidigt kan man konstatera att 91 procent av alla tåg kommer i tid inom plus minus fem minuter relativt tidtabell. Målsättningen för ett gemensamt projekt i järnvägsbranschen är att punktligheten ska öka till 95 procent fram till 2020. Det handlar om en lång rad åtgärder som sammantaget ska bidra till en ökad punktlighet i järnvägssystemet.

Det handlar om att få fungerande underhållsåtgärder men också om trafikledningsinsatser och hur man prioriterar tåg vid förseningar. Det handlar om att säkerställa att fordon håller en tillräckligt god kvalitet för att inte fordonsfel ska öka förseningar. Det handlar också om informationsinsatser.

När det gäller den specifika frågan om spring i spår handlar det också om fysiska insatser för att minska risken. Det är ganska väl kartlagt på vilka platser det är ett mer förekommande problem. Där har man gjort stora insatser med exempelvis stängsling och kameraövervakning. Självklart är också informationsinsatser en viktig del i detta. Det handlar om att förklara och att få fler att förstå konsekvenserna av detta.

Förutom att det ger upphov till förseningar är det förenat med livsfara att uppehålla sig i spårområdet. Där kan man nog säga att det har skett en uppluckring av medvetandet om det kanske inte under de allra senaste åren men över tid. Det är viktigt att återupprätta den kunskapen och insikten om att det är farligt.

I järnvägssystemet är det varje år 80–100 personer som omkommer. Det handlar då om påkörningar. Uppskattningen är att ungefär 70 procent av dem är suicidfall. Det finns olika sätt att arbeta med det. Det handlar om tillgängligheten till spårområdet och att man försvårar för människor att komma till de platser där det är ett omfattande problem. Men det handlar också om insatser som görs på andra håll i samhället för att kunna upptäcka och förebygga suicid med samtal och på andra sätt.

Detta är naturligtvis en stor tragedi för dem som väljer den utvägen men också för anhöriga som drabbas. Där pågår ett arbete som inte alls har med Trafikverkets arbete att göra men som i allra högsta grad har bäring på problemet.

Prot. 2016/17:20

25 oktober

-----

Svar på  
interpellationer

Anf. 11 ROLAND GUSTBÉE (M):

Herr talman! Suicidfallen tror jag inte vi kommer till rätta med genom exempelvis stängsling. Det handlar nog mer om samhällets arbete i stort för att förhindra och förebygga suicidfall. Ögonblickets infall kan man förhindra genom att ha staket och så, och det är bra.

Infrastrukturministern säger att Trafikverket efter larmets karaktär bedömer om det ska vara tågstopp, nedsatt hastighet eller något annat. Här är det en helt annorlunda situation i tågtrafiken mot i övriga trafikslag. Vi stoppar aldrig biltrafiken på motorvägarna därför att det befinner sig människor där, även om också de befinner sig i livsfara på en motorväg. Vi stoppar inte fartygstrafik därför att det är en kanotist som har gett sig ut i farleden. Respektive trafikant förväntas ändå reglera detta genom att sänka hastigheten.

Men i tågtrafiken är det toppstyrt. Där bestämmer man enligt något slags checklista att stoppa trafiken helt ibland. Det ifrågasätter jag. Man kunde i stället framföra tågen långsamt förbi de människor som befinner sig i spåret. Det känns inte rimligt att så många människor ska få förseningar i sin vardag med samhällsekonomiska kostnader. Varför kan vi inte behandla tågtrafiken på samma sätt som vi gör exempelvis med trafik med bil eller på vatten?

Anf. 12 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag skulle nog säga att förklaringen ganska mycket handlar om att tågtrafiken till sin karaktär är annorlunda. Det är ett trafikslag där man inte har fri tillgång utan blir tilldelad ett tågläge, och det finns en trafikledning. Det finns signaler på vägen som säger att man måste stanna för att hålla avstånd.

Det är en betydligt mer reglerad trafik av det enkla skälet att tågtrafiken har inneboende utmaningar i det att det är sämre sikt och högre hastigheter och inte minst i att ett tåg av naturliga skäl inte kan väja. Det befinner sig på spåret. Ett tåg har också en betydligt längre bromssträcka än vad exempelvis en personbil har. Ett fartyg kan hålla undan och väja. En personbil eller lastbil kan hålla undan och väja, och man kan också med relativt kort stoppsträcka få stopp på fordonet. Det är inte fallet i tågtrafiken.

När man har spring i närheten av spår som rapporteras håller man i allmänhet en reducerad hastighet för att kunna bromsa in om en person närmar sig spårområdet. När man däremot har personer i spårområdet stänger man alltid trafiken av säkerhetsskäl. Allt annat vore en fullständig orimlighet utifrån målet att säkra liv och hälsa. Jag tror att reaktionerna hade blivit oerhört starka om trafikledningen i ett sådant sammanhang skulle välja att inte stanna trafiken med ett dödsfall som följd. Trafiksäkerheten ska alltid gå först.

Vilka olika typer av åtgärder som är relevanta att vidta när måste trafikledningen ha det fulla ansvaret för. Man ska också känna en trygghet i att man gör rätt prioritering när man sätter liv främst. Jag tror att det vore oerhört olyckligt att börja ifrågasätta den principen.

Anf. 13 ROLAND GUSTBÉE (M):

Herr talman! Jag är naturligtvis inte ute efter att sätta människors liv på spel. Det kan vara så att jag inte har suttit i en lokhytt och sett hur be-

sluten fattas där. Men det känns ändå som att man borde kunna göra någonting för att minska detta. En del åtgärder är vi helt överens om. Det handlar om information och exempelvis stängsling.

Det finns också annan information som kan förbättra den upplevda förseningen för resenärerna. Jag fick själv i dag uppleva ett inställt tåg. Där fick jag upplysningen: Det kommer att finnas ersättningsbussar. Men jag fick inte veta varifrån de ersättningsbussarna gick och om de ersättningsbussarna skulle göra att jag kom i tid till min anslutning, vilket gjorde att jag i stället fick ta taxi till Södra stambanan och Alvesta.

Det finns många mjuka åtgärder som man kan vidta för att förbättra trafiken som är betydligt mindre kostsamma än infrastrukturinvesteringarna som vi är överens om behövs. Det är bra att vi har ögonen på det. Jag har fått lite mer förståelse för resonemanget när det gäller personerna i spåren.

Anf. 14 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det har visat sig att när man vidtar åtgärder som instängsling och kameraövervakning får man också effekter i form av minskat spring på spåren. Det är effektiva åtgärder.

Informationsdelen är ett av områdena i projektet Tåg i tid, som jag nämnde tidigare. I den ökade samverkan som finns mellan de olika parterna på järnvägsmarknaden är det ett viktigt fokusområde. Hur man upplever en försening är, precis som Roland Gustbée säger, en viktig del. Det handlar om hur man blir informerad, om man har möjlighet att göra ett annat val och om det blir någorlunda förutsägbart vad som kommer att hända. Man har jobbat intensivt med att förbättra informationsflödet från Trafikverket både ut till respektive trafikföretag, som i sin tur direkt informerar sina resenärer, och ut till medierna så att man kan få information också den vägen om man ännu inte är resenär.

Utifrån egen anekdotisk bevisföring och egen erfarenhet skulle jag vilja säga att det fungerar betydligt bättre i dag än för bara något år sedan. Man får exempelvis uppdateringar via sms när förseningar inträffar. Detta arbete fungerar alltså bättre och bättre. Men det finns fortfarande mer att göra, till exempel när det gäller att ge en relevant bedömning av hur lång förseningen kommer att bli och hur länge man kan räkna med att behöva vänta innan tåget kommer eller går. Där finns fortfarande ett förbättringsarbete att göra. Men arbetet är i allra högsta grad igång, och jag hyser stora förhoppningar om att detta kommer att ge resultat både när det gäller bättre information och när det gäller mindre förseningar.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **§ 8 Svar på interpellation 2016/17:53 om finansiering av Norrbotniabanan**

Anf. 15 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig när jag avser att presentera ett finansieringsförslag för byggandet av Norrbotniabanan.

Regeringen har i sin budgetproposition för 2017 angivit att Norrbotniabanan är en strategiskt viktig satsning. Järnvägsinvesteringar som denna bidrar till regeringens mål om såväl högre sysselsättning som nyindustrialisering och minskad klimat- och miljöpåverkan. Regeringen avser därför att genomföra byggstart av Norrbotniabanan 2018 med etappen Umeå–Dåva.

Regeringen lämnade den 11 oktober en infrastrukturproposition till riksdagen och fortsätter nu arbetet med att ta fram nästa nationella plan för utveckling av transportsystemet för åren 2018–2029. Regeringen avser att i samband med det fortsatta arbetet med planen återkomma i frågan om finansiering av enskilda investeringsobjekt.

Anf. 16 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret! Regeringen har chockhöjt bensin- och dieselskatten. Trots löfte om motsatsen från finansministern före valet har vi nu sett att man har höjt dessa skatter rejält. Regeringen planerar också i och med den indexering man har beslutat om att fortsätta att höja skatterna rätt rejält på bensin och diesel.

Herr talman! Ministern uttalade i veckan i Dagens industri att hon tycker att bensinen är på tok för billig i Sverige. Det har vi helt enkelt olika uppfattningar om. Jag möter inga väljare hemma i Västerbotten som tycker att bensinen är billig, att det är enkelt att tanka bilen och att det blir en massa pengar över när det är gjort. Jag möter rätt ofta motsatsen: Man tycker att kostnaderna för bilen och inte minst för bensinen är rätt stora. På många håll i landet är man också beroende av bilen.

Regeringen vill dessutom införa kilometerskatt och flygskatt. Skatter som dessa slår med kirurgisk precision mot jobb, företagande och livsvillkor i stora delar av Sverige. Det gäller inte minst Norrland, som är min hemmabas. Detta gör att man egentligen lägger en våt filt på alla dem som har avstånd att hantera.

Herr talman! Regeringen lovade min valkrets och Norrland att man skulle få Norrbotniabanan. Jag tycker fortfarande att den politik som ska bekosta Norrbotniabanan är skadlig för Norrland. Frågan är om man kommer att se något plus i och med denna manöver. Jag tänker i alla fall inte låta regeringen komma undan med byggstart av Norrbotniabanan. Om regeringen nu tänker införa de andra skatterna och pålagorna på Norrland ska man åtminstone inte komma undan med det lilla man har lovat oss tillbaka.

Frågan är: Finns det några pengar till Norrbotniabanan? I januari i år varnade Trafikverket för att det kan dröja tio år till byggstart och att det fortfarande saknas pengar. Jag vet att ministern har varit ute och kommenterat detta, men jag tar ändå upp det för att förklara allvaret i att man måste ha pengar när man lovar saker. Annars vet inte myndigheter hur de ska agera. Så här blev det trots att regeringen hade kommit med ganska många löften om att bygga Norrbotniabanan.

Trafikverket har meddelat att man ser små möjligheter att få in Norrbotniabanan i plan. Jag vet – det är därför vi har denna debatt i dag – att om regeringen vill kommer man ändå att kunna åstadkomma byggstarten. Men när Trafikverket kom med dessa påståenden och vi ställde frågan om huruvida det verkligen kommer att bli någon Norrbotniabana eller inte var

svaret: Det här kommer att komma i budgeten eller i infrastrukturpropositionen och så vidare! Budgeten är avlevererad och infrastrukturpropositionen är avlevererad, men det finns fortfarande inga pengar till Norrbotniabanan.

Det finns fortsatt löften, och det tycker jag är bra. Jag tycker att det är bra om vi bygger Norrbotniabanan. Jag tycker inte att det ni ska finansiera Norrbotniabanan med är särskilt bra, men jag tycker att det är bra om den blir byggd.

Herr talman! Min fråga till ministern är väldigt enkel: Kan ministern lova byggstart av Norrbotniabanan 2018?

Anf. 17 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Om Edward Riedl vill ställa interpellationer om olika typer av skatter går det alldeles utmärkt. Vi har en finansminister som med fördel kan svara på dessa frågor. Jag ska självklart svara på den fråga som handlade om bensinskatten, men det tar vi om en liten stund.

Regeringen har varit tydlig med att vi avser att byggstarta Norrbotniabanan. Att Trafikverket däremot gör bedömningen att man inte kan rymma banan inom nuvarande nationell plan beror helt enkelt på att den dåvarande regeringen inte prioriterade Norrbotniabanan i nationell plan 2014–2025. Eftersom vi har lovat byggstart 2018 kommer vi naturligtvis att antingen inom ramen för åtgärdsplaneringen och med de nya ramarna för åren 2018–2029 eller i budgetsammanhang se till att kunna finansiera byggstarten.

Det pågår redan ett arbete med att ta fram järnvägsplaner och bygghandlingar för den första sträckan. Det görs till största delen med medel från EU-fonden, där regeringen ställde sig bakom en ansökan under 2015. Arbetet är igång. Men att en myndighet inte själv går utanför det uppdrag som den har fått är inte konstigt. Inte heller är det konstigt att regeringen uttalar att man kommer att ge sin myndighet ett uppdrag. Vi är helt på det klara på med vad vi har för avsikt att gå vidare med.

Om Edward Riedl hade bemödat sig om att läsa hela artikeln och inte nöjt sig med rubriken när det gäller bensinskatten skulle det ha framgått att detta var en del av ett resonemang. Jag konstaterade att bilen är helt nödvändig, inte minst i mer glesbefolkade delar av vårt land med stora avstånd och liten tillgänglighet till alternativa färd sätt. Men bensin- och fossildrivmedel kan inte vara en del av det framtida transportsystemet.

Senast jag kollade var Moderaterna med på det sektorsmål som Miljömålsberedningen föreslår för transportsektorn om en minskning av klimatutsläppen med 70 procent till 2030. Jag kan upplysa Edward Riedl och andra om att det kommer att krävas åtgärder för att nå detta mål. Eller var det bara en läpparnas bekännelse?

Anf. 18 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill börja med att säga att jag självfallet vet hur regeringen delar upp arbetet och att finansministern har hand om skatterna. Men, herr talman, när vi talar om infrastruktur avser jag ändå att också berätta om finansieringen av densamma. Jag tycker att det är fullt rimligt. Dessutom är ju ministern själv ute och berättar att hon tycker att bensinen är för billig.

Jag vet att det var ett längre resonemang i artikeln, precis som ministern redogjorde för. Det jag nämner är den slutsats som ministern kommer fram till. Om hon är felciterad i Dagens industri får hon gärna säga det, men jag kunde inte tolka in något annat än att slutsatsen var att bensinen är för billig. Då är mitt svar tillbaka: Nej, jag tycker att det är för dyrt. Det tycker Moderaterna också, och därför kommer det i det budgetförslag vi ska lämna till riksdagen att ta ställning till senare i höst att finnas förslag och finansiering för att ta bort den indexering som regeringen har föreslagit. Vi har alltså helt enkelt olika uppfattningar om detta.

Sedan gäller det de andra skatterna. Låt oss vara tydliga med det. Kilotometerskatten, flygskatten och allt det andra – jag har debatterat det med finansministern också, herr talman – ska alltså finansiera infrastrukturen. Därför nämner jag dem i samma sammanhang. Jag tycker att det är orimligt att vi får alla de här skattehöjningarna som med kirurgisk precision slår mot Norrland, som slår mot avstånd och som drabbar de delar av Sverige där man har avstånd att hantera. Därför tycker jag att det är rimligt att ta med det när vi diskuterar finansiering.

Det enda löfte jag kan se där något ges tillbaka till Norrland var Norrbottenbanan, som skulle byggstartas under en socialdemokratisk regering. Än så länge har jag inte sett någon byggstart, och regeringens egna myndigheter skapar också en viss oro. Därför ställer jag frågan till ministern: Avser ni att ha en byggstart 2018? Om jag inte tolkade ministern fel svarade hon att den här regeringen tänker byggstarta 2018, och då är jag nöjd med svaret på den frågan.

Men jag vill återigen säga att ministern i sitt svar ändå skapar en viss osäkerhet, för hon säger att hon avser att återkomma antingen i åtgärdsplaneringen eller i budget. Jag kan konstatera att den här regeringen har levererat flera budgetförslag till den här riksdagen där finansiering för Norrbottenbanan inte har funnits med – ingen finansiering och inga pengar men ord om att man avser att börja bygga. Därför tycker jag att det är fullt rimligt att ställa den här frågan.

Herr talman! Låt mig passa på att ställa en kompletterande fråga. Ministern lovar nu att det ska byggstartas. Vad är det då som man avser att finansiera i åtgärdsplanering eller i budget? Är det 9 kilometer järnväg, eller är det 270 kilometer järnväg?

Anf. 19 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag har svarat på den här frågan i tidigare interpellationsdebatter med samma ledamot, Edward Riedl. Svaret har varit samma de gångerna som nu. Ja, regeringen har för avsikt att byggstarta Norrbottenbanan den här mandatperioden, det vill säga 2018. Vi kommer självklart att se till att finansiera detta också.

Det vi har sagt och lovat är att vi ska byggstarta den första etappen. Något annat har inte utlovats. Där har jag varit tydlig tidigare, och där är jag tydlig nu också.

När det gäller skatter tror jag att Edward Riedl är väl medveten om att budgetlagen inte tillåter någon öronmärkning av enskilda skatter för särskilda ändamål, för det skulle i så fall vara en avgift, utan budgetlagen föreskriver att man ska täcka de kostnader man har.



Det finns både kommuner och landsting i norra delen av Sverige som har en extremt ansträngd ekonomisk situation och stora utmaningar till följd av att man har ett stort välfärdsåtagande men ofta en sviktande befolkningsmängd. Efter de åtta borgerliga åren med ständiga övervältringar och kostnader från stat till kommuner och landsting är det många kommuner och landsting som har tvingats höja skatten och dra ned på verksamhet. Jag tror att de tio välfärdsmiljarderna som regeringen har lagt kommer väl till pass. Att hävda att det inte sker några förbättringar i Norrland är milt uttryckt en sanning med modifikation.

Jag skulle också säga att det skogsprogram som man arbetar med, liksom livsmedelsstrategin och landsbygdsprogrammet med flera exempel, riktar sig tydligt mot inte minst Norrland eller åtminstone mot glesbefolkade delar av Sverige.

Den här regeringen har en tydlig ambition att hela Sverige ska leva och att hela Sverige ska hänga ihop och ha möjlighet att utvecklas och leverera både god livskvalitet och tillväxt. Men om det hänger på att vi ska ha fossila drivmedel undrar jag vad som är Moderaternas framtidsvision. Ställer ni upp på visionen om ett fossilfritt samhälle, eller ska bensinen vara kvar för evig tid? Det är faktiskt det som det handlar om här och inte hurvida bensinen är för dyr, vilket inte heller var mitt resonemang. Mitt resonemang var att de alternativa drivmedlen inte är tillräckligt ekonomiskt fördelaktiga för att skapa ett tryck mot omställning. Det var mitt resonemang, och det tror jag att Edward Riedl är väl medveten om.

Är Moderaternas vision ett fortsatt fossilberoende, eller hur ska man tolka Edward Riedls inlägg i den här frågan?

Anf. 20 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Regeringen talar ofta om att den har högre ambitioner, och det låter alltid så himla bra. Man blir ofta imponerad när någon säger sig ha höga ambitioner. Inte minst var det så när ni skulle satsa på vägunderhållet. Regeringen hade högre ambitioner när det gällde nollvisionen, och sedan skar ni ned på vägunderhållet. Det var de högre ambitionerna. När det gäller de höga ambitionerna för att Norrland ska klara sina livsvillkor ska ni införa kilometerskatt, flygskatt och höjd skatt på bensin och diesel. Och ministerns uppfattning, herr talman, är att bensinen trots allt detta fortfarande är för billig.

Jag börjar bli orolig när den här regeringen uttalar högre ambitioner på något område, för då kan man ge sig sjutton på att det blir försämringar och ingenting annat.

När det gäller skatter och avgifter är jag fullt medveten om skillnaden. Dock är jag osäker på om regeringen är det alla gånger, för det har varit väldigt problematiskt rörande om man ska ha en vägsitageavgift, en vägskatt, en kilometerskatt eller vad man nu ska kalla det. Jag är alltså fullt på det klara med detta, och det var också den förre statsministern, Fredrik Reinfeldt, när han i debatt försökte förklara för den dåvarande partiledaren Stefan Löfven, sedermera statsminister, svårigheterna med att införa just denna skatt. Jag har alltså koll, men regeringen verkar sakna delar i detta.

När det sedan gäller finansieringen vill jag återigen säga att i flera budgetförslag från den här regeringen har man haft möjligheten att peka ut en finansiering, men det har man inte gjort. Myndigheter har visat en viss oro, och därför tycker jag att det är rimligt att jag i den här kammaren frågar ministern: Kommer det att komma en byggstart av Norrbotniabanan? Kommer det att finnas en finansiering på plats?

Vi har fått alla skattehöjningar, alla försämringar, men vi har fortfarande inte fått en enda meter järnvägsräls, som var det enda som möjligen skulle vara bra för oss med er politik.

Anf. 21 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Den senast färdigställda nya järnvägen i Sverige är såvitt jag känner till Botniabanan, och om jag inte är alldeles felunderrättad befinner den sig åtminstone inte i den sydligaste delen av landet. Men vi behöver inte bråka om det.

Det är också så att olika politikområden hänger ihop. Nyindustrialiseringsstrategin, ett just nu pågående mycket omfattande upprustningsarbete av Norra stambanan, Malmbanan och många andra insatser på olika politikområden som välfärdsområdet, utbildningsområdet och näringspolitiken och olika näringsgrenar, liksom arbetet med tyngre lastbilar, är insatser som direkt får en positiv återverkan i just de delar av landet som Edward Riedl värnar om. Jag hoppas att vi kan vara överens om det.

Sedan är det Edward Riedls tolkning att skattehöjningar alltid innebär försämringar. I min värld kan man genomföra sina högre ambitioner genom att finansiera dem. Om man till exempel har ambitionen att skolan ska få mer resurser, att vi ska ha trygga omställningssystem och att vi ska ha medel att satsa på nödvändiga investeringar i infrastruktur och mycket annat behöver man också finansiera det.

Just när det gäller transportsektorn finns det också ett behov av att skapa ett tryck för omställning. Det trodde jag att vi var överens om över blockgränserna. Jag hoppas att det kommer att visa sig att även Moderaterna är beredda att inte bara sätta upp ett mål utan också vidta åtgärder för att nå det målet. Det kan vi säkert återkomma till i ett annat sammanhang.

Om någon som har lyssnat på den här debatten får intrycket att regeringen har för avsikt att höja bensinskatten vill jag säga att ingen från regeringen har uttryckt det. Det som finns är en indexering, men det finns inga planer på att göra ytterligare skattehöjningar på bensinskatt eller dieselskatt. Den tolkningen får Edward Riedl stå för själv.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 9 Svar på interpellation 2016/17:47 om Kungliga Operan

Anf. 22 Kultur- och demokratiminister ALICE BAH  
KUNHKE (MP):

Herr talman, riksdagsledamöter och besökare! Olof Lavesson har frågat mig hur den fortsatta processen angående renoveringen av Kungliga Operan ser ut samt när jag avser att trycka på startknappen.

Inledningsvis vill jag uttrycka min stora glädje över Olof Lavessons engagemang i frågan. Ett projekt av detta slag är både komplicerat och svåröverblickbart, och därför är det bra att vi har en bred politisk samsyn i denna fråga. Det borgar för en framgångsrik process framöver.

Jag beklagar att Olof Lavesson ser på skrivningarna i budgetpropositionen för 2017 med besvikelse. Regeringen anger att ambitionen är att under 2016 fatta beslut om en ombyggnad och renovering av Kungliga Operans byggnad i Stockholm och att ett första steg är att starta processen för en renovering av övermaskineriet.

En så omfattande ombyggnad och renovering som det här är fråga om innebär att det praktiska genomförandet ligger längre fram i tiden, även om arbetet med projektering kan starta nu. Regeringens bedömning var helt enkelt att det var för riskabelt att vänta så länge med en renovering av övermaskineriet. Risken är överhängande att huset kan behöva stängas om inget görs under det kommande året.

Som regeringen skriver i budgetpropositionen för 2017 avser regeringen att fatta beslut om renovering och ombyggnad under 2016. Det är ett uppdrag som omfattar betydligt mer än att lappa och laga. Vi har fingret på startknappen.

Anf. 23 OLOF LAVESSON (M):

Herr talman! I våras debatterade jag och kulturministern Kungliga Operan här i kammaren. Bakgrunden var den ombyggnadsförstudie som alliansregeringen och dess kulturminister, Lena Adelsohn Liljeroth, gav Statens fastighetsverk i uppdrag att göra. Förstudien levererades i maj förra året och har sedan dess samlat damm på Kulturdepartementet.

Detta är inte en ny politisk fråga. Det är 120 år sedan Sverige fick ett nytt operahus. Sedan dess har inte mycket hänt – inte med huset, men väl med verkligheten. Verksamheten på Operan har förändrats. Säsongernas omfattning har förändrats. Publikens förväntningar har förändrats. Slitaget har varit omfattande. Andra krav ställs vad gäller arbetsmiljö och tillgänglighet. Behovet av en genomgripande renovering och om- och utbyggnad är akut.

Just detta med om- och utbyggnad är det centrala. Det som den svenska operakonsten behöver är inte att man lappar och lagar. Det fungerar möjligen som dropp till patienten för att förlänga sjukdomstiden. Men om vi tror på operakonsten och vill ge den rätt förutsättningar är det en akut operation som krävs.

Till skillnad från de flesta andra operahus har Kungliga Operan bara *en* scenyta. Repetitionslokaler för orkestern saknas. Man bussar musikerna till och från Gäddviken ute i Nacka. I den andra riktningen går lastbilarna med scenografi och kulisser, eftersom de inte kan förvaras i huset vid Gustav Adolfs torg. Det är en ohållbar situation.

Jag vill inte säga att kulturministerns svar i kammaren den 22 april var betryggande. Det vore en klar överdrift. Däremot väckte det vissa förhoppningar om att någonting äntligen skulle hända. Regeringen skulle inom kort återkomma med besked om när man avsåg att trycka på startknappen, och självfallet skulle processen sättas igång.

Det var också många som väntade på besked när kulturministern presenterade sin budgetproposition. Besvikelsen blev stor, ministern. Plötsligt är det bara inventarier som ska renoveras. När det gäller en eventuell ombyggnad har man ”ambitionen” att återkomma med besked, möjligen under 2016. Något helhetsgrepp är uppenbarligen inte aktuellt i dagsläget. Därför blir frågan till kulturministern: Är det lappa och laga som nu gäller?

När kulturministern sedan försökt förklara detta i medierna har förvirringen blivit total. Kulturministern inväntar en kompletterande utredning från Statens fastighetsverk. Allt hänger på hur snabbt myndigheten kan leverera besked om de stora, viktiga frågor som det handlar om, säger hon.

På Statens fastighetsverk vet man inte vad ministern talar om. Ansvarig tjänsteman konstaterar att: ”Förstudien togs emot mycket väl, och vi uppfattar det som att man tycker att det är ett bra underlag. Och vi har inte fått i uppdrag att komplettera förstudien i något avseende.” Ministern säger att Statens fastighetsverk har fel och berättar hur man tillsammans med SFV försöker utreda frågan.

Vad gäller egentligen? Är det ministern eller Statens fastighetsverk som inte har koll på läget? Oavsett, vilka ambitioner har regeringen egentligen? Finns det över huvud taget ett helhetstänk i frågan?

Vi går nu på övertid, kulturministern. När får vi beskedet om när om- och utbyggnaden kan komma igång?

Anf. 24 Kultur- och demokratiminister ALICE BAH  
KUNKE (MP):

Herr talman! Precis som riksdagsledamot Lavesson säger är lappa och laga ingenting för ett operahus. Det krävs mycket mer.

Det finns ingen förstudie som har samlat damm. Jag tog med glädje emot förstudien, innehållet i den och den plan som finns. Olof Lavesson behöver inte vara orolig.

Riksdagsledamoten är dessutom en operaälskare, om jag har förstått allt rätt. Som operaälskare bör Lavesson veta att övermaskineriet inte är vilken inventarie som helst. Det är själva hjärtat i ett operahus. Om man inte har ett övermaskineri som fungerar står man sig slätt. Ett övermaskineri innebär dessutom enorma arbetsmiljörisiker. Det är med andra ord ingenting man kan vänta med, herr talman. Den renoveringen måste genomföras, om man ska vara en ansvarsfull opera, ett ansvarsfullt fastighetsverk och en ansvarsfull regering. Ett övermaskineri är alltså A och O.

Under tiden som vi förbereder för att ta beslut – vår ambition är att göra det under året – såg vi det därför som nödvändigt att direkt ta beslut om och inte vänta med renoveringen av övermaskineriet. Därför skrevs det fram i den budgetproposition som finansministern lämnade till riksdagen för en tid sedan.

När det gäller den stora, genomgripande renoveringen av vårt vackra operahus som är unikt i världen ska vi komma ihåg att det också är en arbetsplats som har höga krav på sig. Det måste fungera för en modern opera, för att Operan ska kunna ta emot besök. För att Operan ska kunna utvecklas och vara i sin fulla prakt krävs en noggrann renovering av huset och en byggprocess. Den processen ska ta hänsyn till medarbetarnas arbetsmiljö, och den ska vara i samklang med den konstnärliga verksamhet-

en. Hur ska man fortsätta, var och så vidare? Man ska också ha stor förståelse för publikens tillgänglighet, för alla oss som älskar opera och som vill ta del av den.

Renoveringen ska inte minst göras med största respekt för byggnadens estetiska och arkitektoniska värden. Det betyder att vi planerar och genomför arbetet noggrant och metodiskt. Men det är Statens fastighetsverk, som äger byggnaden, som ansvarar för det. Övermaskineriet, inventarierna, däremot är Operans ansvar. Men allt det fysiska, fasta, runt omkring är Statens fastighetsverks ansvar.

Detta projekt kommer att kosta 2 miljarder. Det är ingen liten sak. 2 miljarder svenska kronor, som skattebetalarna har slitit ihop, ska investeras i operahuset. Det är en enormt grannliga uppgift, och varje steg behöver vara noga genomtänkt. Om det – Gud bevara oss – skulle bli regeringsskifte och någon annan blir kulturminister, vilket jag inte önskar, vill jag kunna se den kulturministern i ögonen – kanske kommer det att vara riksdagsledamot Lavesson – och säga att jag var den kulturminister som drev på för att vi skulle få ett noggrant underlag för beslutet, så att vårt operahus kan stå sig i många hundra år framöver.

Anf. 25 OLOF LAVESSON (M):

Herr talman! Vi kan konstatera att inte mycket verkar ha hänt sedan vi stod här i april, mer än att en budgetproposition har kommit. Kulturministern och jag har helt enkelt olika definitioner av ordet ”snarast”. I sitt svar säger ministern frejdigt: Vi har fingret på knappen. Frågan är vilken knapp de har fingret på.

Kulturministern återkommer gång på gång till vilken stor och komplex process detta är. Jag instämmer i det. Vi talar om ett omfattande projekt som det kommer att ta år att genomföra. Det handlar om projekteringar, detaljplaner och bygglov. Det handlar om kulturminnen och prövningar av kulturmiljöintressen. Själva byggtiden beräknas till tre år, under vilken det kommer att vara svårt att ha verksamhet i huset. Det är komplicerat, ja. Vilken tur då att alliansregeringen satte igång processen redan 2013!

Kulturministern berättar om regeringens ambitioner. Det är högst oklart vad dessa ambitioner egentligen innebär. Men om jag nu väljer att tolka henne positivt måste jag fråga: När det beslut som regeringen har ambitionen att eventuellt – möjligen – fatta till slut – möjligen – kommer, vad är då regeringens ambition att detta – möjligen – ska omfatta? Kommer vi att se en fortsatt process av lappa och laga, eller kommer det där helhetsgreppet? Blir det en fullskalig renovering, eller – ännu viktigare – blir det en tillbyggnad? En tillbyggnad skulle kunna frigöra nödvändiga repetitionsytor och göra det möjligt för Operan att skapa en scen för barn och unga och skapa större möjligheter för den nyskapande konsten.

Blir det en tillbyggnad? Eller blir det en ombyggnad? Eller blir det lite målarfärg i hörnen?

Kulturministern säger att övermaskineriet är operahusets hjärta. Det har jag andra uppfattningar om. Jag tycker att det som sker på scen, det som skapas på scen, är hjärtat i ett operahus. Men hela blodomloppet måste fungera. Övermaskineriet är viktigt, men resten måste också finnas där.

Prot. 2016/17:20  
25 oktober

-----  
Svar på  
interpellationer

Det är viktigt att konstatera att ingen har ifrågasatt Statens fastighetsverks förstudie. Det är ett gediget arbete som tydligt definierar de möjligheter och utmaningar som en om- och tillbyggnad innebär. Det tror jag att jag och kulturministern är helt överens om.

Men förstudien pekar också ut vilka politiska beslut som måste fattas. Vid vårt förra möte här i kammaren gav jag kulturministern en läsanvisning. Det handlade om s. 31 i förstudien. Där hittar man en tydlig färdplan som visar exakt hur en renovering skulle kunna gå till om den inleds sommaren 2020 och att en öppning av ett nytt hus skulle kunna ske nyåret 2024. Då skulle Sverige kunna få en nationalscen för opera och balett värd namnet.

Som kulturministern säger är 2 miljarder väldigt mycket pengar, men jag kan meddela att dessa 2 miljarder blir mer och mer för varje år som kulturministern väntar.

Jag vill gärna dela kulturministerns glädje, och jag hoppas kunna göra det en dag. Jag hoppas kunna göra det före årets slut, och jag hoppas kunna göra det före nästa val, annars får en ny regering ta itu med det hela.

Kulturministern säger att hon har fingret på knappen, men min vädjan är: Släpp pausknappen och tryck på Play!

Anf. 26 Kultur- och demokratiminister ALICE BAH  
KUHNIKE (MP):

Herr talman! Jag väntar inte för skojs skull. Jag har också brist på tålamod, för jag vill ju sätta igång den här renoveringen. Jag älskar vårt operahus, och jag älskar kulturarvet som finns både i väggarna och i berättelserna och det som hela tiden reproduceras och blir till något nytt och mer. Jag har alltså full förståelse för att man känner att man vill komma igång. Vi vill sätta spaden i marken och göra det som ska ske.

I budgetpropositionen för 2017 framgår att regeringen har ambitionen att 2016 fatta beslut om en ombyggnad och renovering av Kungliga Operans byggnad i Stockholm. Utifrån förstudien finns det också tydliga riktlinjer för hur det här arbetet ska gå till, och det har aldrig varit tal om att vi inte ska följa den planen. Det är ju, som riksdagsledamoten säger, en gedigen plan där man har tagit hänsyn till många perspektiv, och där finns också en tydlig färdriktning om hur de olika stegen ska gå till.

Det som dock är centralt i kärnfrågan är att beslutet ska föregås av genomgående vattentäta direktiv. Det får inte finnas några frågetecken när man väl har satt igång, just eftersom det är en så stor investering. Tyvärr finns det många projekt runt om i Europa och i världen där man har startat upp saker men inte haft tillräcklig täckning för hur det ska finansieras.

Det är sådana processer som just nu pågår. Vi sitter inte och väntar på något för skojs skull; varför skulle jag göra det? Det är självklart att jag vill ha det här på plats så snart som möjligt, och jag ser fram emot den dagen när jag kan skicka ett sms till riksdagsledamot Lavesson, precis innan vi går ut med att allt är klart, med innehållet: Nu kör vi.

Vi är inte där ännu, men ambitionen är att det ska ske under 2016.

Anf. 27 OLOF LAVESSON (M):

Herr talman! Nej, det är inte för skojs skull, för det är inte en så skojig process. Det är precis som i operakonsten: Det handlar om kärlek och blodigt allvar.

Jag är glad att kulturministern verkar dela uppfattningen att frågan om operahuset är större än tegel och murbruk. Inte heller är det en fråga om det lokala kulturlivet i Stockholm, vilket man ibland kan få intrycket av i debatten, utan det handlar om den svenska operakonsten och dess framtid.

Kulturministern talar om huset och om kulturarvet. Jag delar hennes uppfattning, men det här är mer än ett hus. Det är här som morgondagens kulturarv skapas, och det är det jag tror att vi ska komma ihåg.

Kungliga Operan är vår nationalscen och en angelägenhet för hela Sverige. I uppdraget är det också tydligt formulerat att Operan ska stå på högsta möjliga nivå när det gäller konstnärlig kvalitet, förnyelse, mångfald och hantverksskicklighet i ateljéer och verkstäder. Man förväntas också agera för att konstarna ska bli tillgängliga för en så stor publik som möjligt.

Det handlar naturligtvis om den konstnärliga verksamheten men också om publikens upplevelser, om tillgänglighet och delaktighet och om det kunskapscentrum för operakonst som Kungliga Operan förväntas vara. En förutsättning för allt detta är ju fungerande lokaler. Det finns inte i dag, och det blir värre för varje dag som går.

Ministern och jag verkar vara överens om uppdraget. Vi verkar vara överens om behovet. Vi verkar vara överens om att den nödvändiga förstudien är gjord. Kan vi då inte vara överens om att vi behöver fortsätta processen? Hur svårt ska det behöva vara, kulturministern?

Anf. 28 Kultur- och demokratiminister ALICE BAH  
KUNHKE (MP):

Herr talman! Ja, hur svårt ska det vara, riksdagsledamot Lavesson? Jag passar mig för att yttra just de orden till experterna som beräknar och gör själva underlagen. Jag har full respekt för deras profession och expertis, men jag ligger på. Jag pressar på och frågar nog en gång i veckan hur det går, vad nästa steg är och när jag kan ta beslutet.

Jag hoppas, precis som jag har sagt vid upprepade tillfällen, att det kommer att ske inom kort, och som vi skriver fram i den budgetproposition som finansministern har lagt fram till denna riksdag är ambitionen att göra detta under 2016.

Innebörden av riksdagsledamoten Lavessons ord tål också att upprepas: Vårt operahus håller absolut världsklass och lockar besökare som aldrig förr. Nästan varenda föreställning är fullsatt! Man har internationella utbyten, och skolklasser står på kö. Man spelar en roll i hela vårt land med både utbyten och gästspel.

Kungliga Operan förtjänar alltså med råge en fantastisk byggnad att verka och utvecklas i för att sprida all den konst som produceras. Vi alla förtjänar ett fantastiskt operahus som finns där i hundratals år framöver, kanske med en och annan uppfräschning av övermaskineriet.

Tack för engagemanget! Jag är oerhört tacksam över att få vara verksam i en regering när det finns en opposition som kämpar för och betonar kulturen och inte minst operans självklara plats i vårt land.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 10 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Proposition

2016/17:22 Effektiv bekämpning av marknadsmissbruk

EU-dokument

KOM(2016) 586 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska fonden för hållbar utveckling (EFHU) och om inrättandet av EFHU-garantin och EFHU-garantifonden

KOM(2016) 590 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (om arbetning)

JOIN(2016) 29 Gemensamt meddelande till Europaparlamentet och rådet Mot en EU-strategi för internationella kulturella förbindelser

Motioner

med anledning av prop. 2016/17/:18 Falska polisbilar

2016/17:3503 av Kent Ekeröth (SD)

2016/17:3504 av Beatrice Ask m.fl. (M, C, L, KD)

## § 11 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

*den 21 oktober*

### **2016/17:69 Anslagshöjningen till kommunerna**

av *Jan Ericson* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

### **2016/17:70 Postförsändelser till rättspsykiatriska regionkliniker**

av *Eva Lohman* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

### **2016/17:71 Insatser för att hantera IS-återvändare**

av *Roger Haddad* (L)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

*den 24 oktober*

### **2016/17:72 Den svenska insatsen i Libyenkriget 2011**

av *Stig Henriksson* (V)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

### **2016/17:73 Kemikalieskatten**

av *Maria Malmer Stenergard* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

### **2016/17:74 Skattenivåer och arbete**

av *Maria Malmer Stenergard* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)



Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 21 oktober

**2016/17:173 Akutsjukhus i Jämtlands län**

av *Saila Quicklund* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

**2016/17:174 En rättvis bedömning för elever som går IB-program**

av *Christer Nylander* (L)

till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

**2016/17:175 Översyn av lagen om ersättning för fysioterapi**

av *Lotta Finstorp* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

**2016/17:176 Deltidspoliser**

av *Krister Hammarbergh* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

**2016/17:177 Bostadsarrende**

av *Boriana Åberg* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

**2016/17:178 Förskrivning av smärtstillande morfinläkemedel**

av *Jenny Petersson* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

**2016/17:179 Nedläggningshot mot akutsjukhus i allmänhet och sjukhuset i Kristianstad i synnerhet**

av *Anette Åkesson* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

**2016/17:180 Autonomi för högskolor och universitet**

av *Betty Malmberg* (M)

till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

**2016/17:181 Ny kemikalieskatt**

av *Jenny Petersson* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

**2016/17:182 Utstationering**

av *Katarina Brännström* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

den 24 oktober

**2016/17:183 Reepaluutredningen**

av *Mats Persson* (L)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

**2016/17:184 Migrationsregler för nya företag och investeringar i Sverige**

av *Lars Hjalmered* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

**2016/17:185 Passkontroll**

av *Johan Forssell* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

- 2016/17:186 Besiktningsspaketets påverkan på trafiksäkerheten**  
av *Anders Åkesson* (C)  
till statsrådet Anna Johansson (S)
- 2016/17:187 Statsministerns besök i Saudiarabien**  
av *Birgitta Ohlsson* (L)  
till statsminister Stefan Löfven (S)
- 2016/17:188 Bostadssituationen för nyanlända**  
av *Boriana Åberg* (M)  
till statsrådet Peter Eriksson (MP)
- 2016/17:189 Missgynnande av elever på IB-programmet**  
av *Cecilia Widegren* (M)  
till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)
- 2016/17:190 Akutsjukhus i Dalarna**  
av *Ann-Britt Åsebol* (M)  
till statsrådet Gabriel Wikström (S)
- 2016/17:191 Den kommersiella linjebustrafiken**  
av *Lotta Finstorp* (M)  
till statsrådet Anna Johansson (S)
- 2016/17:192 Regeringens arbetslöshetsmål**  
av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)  
till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)
- 2016/17:193 Ändamålsenlig reglering av snus**  
av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)  
till statsrådet Gabriel Wikström (S)
- 2016/17:194 Servicen på landsbygden**  
av *Jörgen Warborn* (M)  
till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)
- 2016/17:195 Vänersjöfartens framtid**  
av *Lars Tysklind* (L)  
till statsrådet Anna Johansson (S)
- 2016/17:196 Erkännande av seyfo som folkmord**  
av *Robert Hannah* (L)  
till utrikesminister Margot Wallström (S)
- 2016/17:197 Antibiotika i djuruppfödningen**  
av *Sten Bergheden* (M)  
till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)
- 2016/17:198 Finansministern till skatteutskottet**  
av *Maria Malmer Stenergard* (M)  
till finansminister Magdalena Andersson (S)

### § 13 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

*den 21 oktober*

- 2016/17:81 Postnord, PTS och postutdelning**  
av *Peter Persson* (S)  
till statsrådet Peter Eriksson (MP)

den 24 oktober

Prot. 2016/17:20  
25 oktober  
-----

**2016/17:99 Statlig styrning av myndigheter**  
av Patrik Engström (S)  
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 14.16.

Sammanträdet leddes av andre vice talmannen.

Vid protokollet

LISA GUNNFORS

*/Olof Pilo*

# Innehållsförteckning

<b>§ 1 Meddelande om frågestund .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 3 Anmälan om fördröjt svar på interpellation .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 4 Anmälan om faktapromemorior .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 5 Ärenden för bordläggning .....</b>	<b>2</b>
<b>§ 6 Svar på interpellation 2016/17:13 om elområdesindelningen och Sydvästlänken .....</b>	<b>3</b>
Anf. 1 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S) .....	3
Anf. 2 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M) .....	3
Anf. 3 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S) .....	5
Anf. 4 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M) .....	6
Anf. 5 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S) .....	7
Anf. 6 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M) .....	8
Anf. 7 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (S) .....	9
<b>§ 7 Svar på interpellation 2016/17:45 om säkerhet och punktlighet på järnvägen .....</b>	<b>9</b>
Anf. 8 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	9
Anf. 9 ROLAND GUSTBÉE (M) .....	10
Anf. 10 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	11
Anf. 11 ROLAND GUSTBÉE (M) .....	12
Anf. 12 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	12
Anf. 13 ROLAND GUSTBÉE (M) .....	12
Anf. 14 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	13
<b>§ 8 Svar på interpellation 2016/17:53 om finansiering av Norrbotniabanan .....</b>	<b>13</b>
Anf. 15 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	13
Anf. 16 EDWARD RIEDL (M) .....	14
Anf. 17 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	15
Anf. 18 EDWARD RIEDL (M) .....	15
Anf. 19 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	16
Anf. 20 EDWARD RIEDL (M) .....	17
Anf. 21 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	18
<b>§ 9 Svar på interpellation 2016/17:47 om Kungliga Operan.....</b>	<b>18</b>
Anf. 22 Kultur- och demokratiminister ALICE BAH KUHNKE (MP) .....	18
Anf. 23 OLOF LAVESSON (M) .....	19
Anf. 24 Kultur- och demokratiminister ALICE BAH KUHNKE (MP) .....	20
Anf. 25 OLOF LAVESSON (M) .....	21
Anf. 26 Kultur- och demokratiminister ALICE BAH KUHNKE (MP) .....	22
Anf. 27 OLOF LAVESSON (M) .....	22
Anf. 28 Kultur- och demokratiminister ALICE BAH KUHNKE (MP) .....	23
<b>§ 10 Bordläggning.....</b>	<b>24</b>
<b>§ 11 Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>24</b>
<b>§ 12 Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>25</b>

§ 13 Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	26	Prot. 2016/17:20
§ 14 Kammaren åtskildes kl. 14.16.....	27	25 oktober
		-----